

Rassegna del 03/09/2019

SCENARIO

03/09/2019	Gazzettino	23	Rilancio delle infrastrutture o l'Italia sarà da codice rosso	<i>Bui Fabio</i>	1
03/09/2019	Gazzettino Friuli	3	La scure sui 3 milioni per le Frece - Italo spargia le carte «Potremmo togliere i 3 milioni alle Frece»	<i>De Mori Camilla</i>	2
03/09/2019	Gazzettino Padova	3	Corso Argentina e via Vigonovese: ultimi giorni di disagi	<i>G.P.</i>	6
03/09/2019	Gazzettino Treviso	15	A27, lavori al cavalcavia: chiuderà per un mese	<i>c. b.</i>	8
03/09/2019	Giornale di Vicenza	24	Pedemontana a Vallugana Tre esplosioni al giorno	<i>MA.CA.</i>	9
03/09/2019	Mattino Padova	18	Fip svende crediti per salvarsi 127 milioni all'asta a un decimo	<i>Bellotto Carlo</i>	10
03/09/2019	Mf	8	Rizzani e Pizzarotti ci provano in Romania	<i>Carosielli Nicola</i>	12
03/09/2019	Mf	10	Scaroni (Milan) bussa alla porta delle Generali per il nuovo stadio - Milan, Scaroni bussa a Generali	<i>Montanari Andrea</i>	13
03/09/2019	Nuova Venezia	24	Fip in crisi svende i crediti vanno all'asta 127 milioni - Fip svende i crediti per salvarsi 127 milioni all'asta a un decimo	<i>Bellotto Carlo</i>	15
03/09/2019	Tribuna-Treviso	18	Nuovo deposito dei bus Mom in via Castellana entro un anno - Il nuovo deposito per corriere e bus aprirà tra un anno sulla Castellana	<i>Bozzi Valenti Alessandro</i>	17

L'intervento

Rilancio delle infrastrutture o l'Italia sarà da codice rosso

Fabio Bui*

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, rinviare, non farsi trovare pronti al cambiamento. Il dato pubblicato fa riflettere e in qualità di amministratore mi fa lanciare un appello al Governo e alla Regione Veneto. Abbiamo progetti pronti 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 (almeno in parte) di essere cancellati dal bilancio. Le procedure farraginosi, 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 proprio sulle infrastrutture, settore capace di guardare al rilancio delle grandi opere come una formidabile leva di sviluppo economico, occupazionale e sociale. Parto dall'idea che il futuro è oggi e senza infrastrutture non andremo da nessuna parte. 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. Sulle opere e le infrastrutture ci giochiamo il futuro perché sono quelle che definiscono la competitività di un territorio e di un Paese e non possiamo perdere altro tempo. 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 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 congestionati anche le reti viarie locali con conseguente impatto sulla sicurezza e l'ambiente. Questo documento è stato firmato dai rappresentanti dei territori veneti che producono la maggiore quota di Pil e rappresentano un punto di riferimento economico regionale ed europeo. E affianco del collegamento della SS 308 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. Nelle settimane scorse abbiamo avviato la procedura di riclassificazione a Roma e mi auguro che presto ci sia una risposta dal Ministero competente. 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. Parlo del raddoppio della Sr 308, del potenziamento della Sr 47 e del completamento, nella Bassa, della Sr 10 da Carceri a Montagnana. L'appello che arriva dalle imprese e dal commercio è forte e la Provincia di Padova intende farlo proprio: il mondo gira, la competizione corre veloce. Un territorio che ci mette decenni per realizzare il raddoppio di 30 chilometri di strada (parlo ad esempio della SR 308) rischia di essere espulso dal mercato. Padova ha le carte in regola per diventare un territorio "CON": con le imprese, con le istituzioni, con i lavoratori, con i giovani, con le persone. Ma dobbiamo rimboccarci le maniche e sfoderare le nostre migliori energie. Non c'è più tempo, ed ogni ulteriore incertezza confermerà ai cittadini la scarsa lungimiranza nella programmazione di una politica delle infrastrutture, che rischia di isolare non solo tra loro le diverse specificità territoriali del Paese, ma la stessa intera Italia dall'Europa.

* *Presidente della Provincia di Padova*



La scure sui 3 milioni per le Freccie

►L'assessore Pizzimenti non esclude la possibilità di togliere i fondi che oggi la Regione dà a Trenitalia con un accordo

►L'arrivo di Italo a Udine e Pordenone scompiglia le carte «Dev'esserci parità di trattamento fra le diverse società»

Italo è appena sbarcato a Udine e Pordenone con i suoi treni di un rosso fiammante (e una dote di oltre 3mila prenotazioni per il primo mese sulle nuove "piazze" nordestine) diretti a Roma e Napoli che già scompiglia le carte sul tavolo, come d'altronde si era augurato il direttore commerciale della società appena approdata in Fvg. A cominciare dal "jolly" che pesa di più nella partita dei trasporti: quei tre milioni di euro messi sul piatto anche quest'anno dalla nostra Regione per sostenere il passaggio delle Freccie in Fvg. Perché l'assessore regionale ai Trasporti Graziano Pizzimenti dice chiaramente di non escludere affatto la possibilità di togliere a Trenitalia quei fondi.

De Mori a pagina III **PENDOLINO Un Italo Evo**



Treni, la Regione in campo

Italo spariglia le carte «Potremmo togliere i 3 milioni alle Freccie»

►Pizzimenti non esclude il colpo di spugna
«Dev'esserci parità di trattamento fra società»

►«La concorrenza sulla stessa tratta
cambia completamente lo scenario»

**TRENITALIA: «SERVONO
A COPRIRE I COSTI
NON SOSTENUTI
DAI RICAVI DEI BIGLIETTI
IL FVG PUÒ DECIDERE
DI NON DARE SEGUITO»**

IL CASO

UDINE Italo è appena sbarcato a Udine e Pordenone con i suoi treni di un rosso fiammante (e una dote di oltre 3mila prenotazioni per il primo mese sulle

nuove "piazze" nordestine) diretti a Roma e Napoli che già scompiglia le carte sul tavolo, come d'altronde si era augurato il direttore commerciale della società appena approdata in Fvg. A cominciare dal "jolly" che pesa di più nella partita dei trasporti: quei tre milioni di euro messi sul piatto anche quest'anno dalla nostra Regione con una delibera di giunta del 23 novembre 2018 per dar corpo alla convenzione con Trenitalia (che scadrà il 7 dicembre) per sostenere il passaggio delle

Freccie in Fvg e collegare così Udine e Trieste a Milano e Roma. Perché l'assessore regionale ai Trasporti Graziano Pizzimenti dice chiaramente di non



escludere affatto la possibilità di togliere a Trenitalia quei fondi.

L'ASSESSORE

«Il fatto che esista la concorrenza di più società all'interno della stessa traccia - dice Pizzimenti - cambia completamente lo scenario e quindi la riflessione è già iniziata su quei 3 milioni e su come gestire lo sviluppo delle Frece all'interno dello stesso tragitto. Anche per quanto riguarda gli incentivi, bisogna verificare come fare, perché giustamente fra le diverse società ci dev'essere parità di trattamento per tutti». Questo, ovviamente, potrebbe tradursi in più modi, come esemplifica lo stesso Pizzimenti a mò di ipotesi: incentivi suddivisi equamente, «un milione e mezzo e un milione e mezzo», oppure «niente per nessuno». Ma, come non sfugge neanche all'assessore, sinora «è vero che Italo non ha chiesto agevolazioni. Ho fatto una riflessione assieme ai miei uffici e ho chiesto che mi preparino una scheda su come vengono dati questi soldi per capire come vengono erogati, di che tipo è il contratto e quali sono i ter-

mini del contributo. Verifichiamo. Se l'assegnazione finisce quest'anno, non è escluso che possiamo togliere i 3 milioni a Trenitalia in futuro».

ITALO

D'altronde, intervistato da Il Gazzettino era stato proprio il direttore commerciale di Italo a buttare il proverbiale sasso nello stagno, dicendo di sperare apertamente che l'arrivo del nuovo operatore potesse scompigliare gli equilibri regionali: «Facciamo di tutto con le nostre forze, senza chiedere agevolazioni e quindi probabilmente forse non sarà corretto darle neanche al nostro concorrente statale», aveva detto Bona, riferendosi ai 3 milioni di euro dati dalla Regione a Trenitalia. Quei fondi hanno una storia ormai "datata", visto che la proroga della convenzione con Trenitalia (la prenotazione dei 3 milioni per il periodo 9 dicembre 2018-7 dicembre 2019 a carico del bilancio 2018-2020 è stata decisa dalla giunta Fedriga con una delibera di novembre 2018) è figlia del documento "madre" che stabiliva la prima intesa con la società ferroviaria, stipulata a giugno del 2012 sulla base di

un'autorizzazione contenuta già nella finanziaria del 2010. Poi è seguito un atto integrativo ad ottobre 2014 per ulteriori servizi sulla Trieste-Mestre.

TRENITALIA

Ma Trenitalia fa sapere che «il servizio con i treni Freccia in territorio friulano è svolto da Trenitalia sulla base di un apposito contratto su specifica richiesta della Regione Friuli Venezia Giulia. La contribuzione versata da parte della regione concorre alla copertura dei costi ed è necessaria a garantire la sostenibilità economica del servizio fatto da Trenitalia che non può essere raggiunta con i soli ricavi da mercato derivanti dalla vendita dei biglietti. Il contratto è in scadenza il prossimo dicembre 2019 e la regione potrà decidere di non dare ulteriore seguito al rapporto con Trenitalia così come in base a proprie valutazioni di esclusiva convenienza economica ciascun operatore può valutare se rendere o meno il servizio in regime di mercato e di rinunciare se per caso alla remuneratività del servizio stesso».

Camilla De Mori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN DISCUSSIONE I 3 milioni per le Freccie



LA NOVITÀ A sinistra l'assessore Graziano Pizzimenti. A destra nella foto di Emilio Venir l'arrivo di Italo

Corso Argentina e via Vigonovese: ultimi giorni di disagi

►L'obiettivo è riaprire la circolazione entro mercoledì 11 settembre

L'INTERVENTO

PADOVA Ultimi giorni di lavoro nel cantiere più costoso e più "impattante" dell'estate padovana. Gli operai dell'impresa Zara stanno terminando i lavori sul ponte della tangenziale corso Argentina, sopra via Vigonovese: messo lo scheletro e posato il fondo stradale, ora tocca alle asfaltature e poi al collaudo. I tempi sono rispettati e l'obiettivo resta quello annunciato già due mesi fa: riaprire il ponte entro l'11 settembre, giorno di inizio delle scuole. Il progetto costa complessivamente 2,3 milioni di euro e il primo stralcio sarà completato nel giro di pochi giorni. L'intervento consiste nella sostituzione di metà ponte che comprende due corsie della tangenziale. Il vecchio manufatto è già stato demolito. Lo scorso 7 agosto il nuovo scheletro è stato sollevato con una maxi-gru e appoggiato sui pilastri. Il passo successivo è stato la posa della superficie, fatta di lastre in acciaio.

L'altra metà del ponte verrà sostituita il prossimo anno, sempre tra luglio e agosto e sempre con un'analoga operazione. La decisione di sostituire il ponte nasce dalle indagini strutturali eseguite già prima del crollo del ponte Morandi a Genova dagli uffici tecnici del Comune di Padova. Sono stati posti ai "raggi x" 220 manufatti tra ponti stradali e passerella ciclopedonali. In testa alla classifica dei ponti ritenuti in situazione critica c'era questo assieme al cavalcavia Borgomagnano. Per il Borgomagnano il Comune è intervenuto con una manutenzione da un milione di euro, in questo caso invece l'amministrazione ha compiuto una scelta più radicale: l'intervento di manutenzione sarebbe costato 1,8 milioni di euro e la durata garantita del ponte sarebbe stata di 50 anni, ma la giunta Giordani ha scelto di investire 2,3 milioni per ottenere un'età garantita di 100 anni. Tra pochi giorni via Vigonovese sarà completamente riaperta al traffico e il tratto di corso Argentina tornerà ad avere quattro corsie.

G.P.





IL PROGETTO Demolizione e sostituzione. L'intervento costa complessivamente 2,3 milioni di euro

A27, lavori al cavalcavia: chiuderà per un mese

VITTORIO VENETO

Barriere di sicurezza del sovrappasso autostradale da rifare e per un mese chiuderà via Cal de Livera Rive. Si preannunciano disagi viari per chi ogni giorno percorre questa strada che da Carpesica conduce alla zona industriale di San Giacomo di Veglia. Dal primo ottobre e, fino alla fine del mese, la strada chiuderà tutti i giorni dalle 7 alle 18 per consentire ad Autostrade per l'Italia l'esecuzione in sicurezza dei lavori di adeguamento del cavalcavia. A seguito di verifiche, è emersa la necessità di sostituire le barriere di sicurezza che delimitano il tracciato stradale che sovrasta l'A27 e proteggono in caso di perdita di controllo del mezzo. L'ordinanza è già stata firmata dal comando di polizia locale così da avvisare, con largo anticipo, tutti coloro che utilizzano questa strada da Carpesica, via Giardino, verso la

zona industriale o chi dalla zona industriale è diretto a Conegliano per la via dei Colli. A monte e a valle della via ci sarà la segnaletica che indicherà i percorsi alternativi, in particolare le deviazioni punteranno per via Sotto le Rive. Sempre in tema di viabilità, il Comune ha deciso di istituire il senso unico in via Gandin, tra via Rizzera e via Fucini, e con direzione via Rizzera-via Fucini. La commissione viabilità, riunitasi il 27 agosto, ha deciso di prendere questo provvedimento dopo le segnalazioni pervenute da alcuni cittadini che si erano lamentati per la scarsa manutenzione del manto di via Gandin, stradina che è di proprietà privata ma da sempre aperta a tutti, e per i rischi legati alla presenza di persone che passeggiano lungo il controviale di via Rizzera dove le auto si immettono. (c.b.)

»»»



L'INTERVENTO Chiuderà per un mese via Cal de Livera Rive



MALO. Il cantiere

**Pedemontana
a Vallugana
Tre esplosioni
al giorno**

«Il rumore penetra attraverso le finestre fino in cucina e in camera da letto. Il bip bip della retromarcia dei camion ha preso il posto del canto degli uccelli». Sono le parole di Andrea Viero, presidente del comitato Vallugana, in riferimento al cantiere di via Covolo della Superstrada pedemontana veneta. Viero, che annuncia come per questa settimana sia previsto l'aumento delle esplosioni per gli scavi in galleria da due a tre al giorno, ha diffuso una nota per descrivere, a suo dire, la vita quotidiana nell'area.

«Le esplosioni che le nostre case, il nostro corpo e la nostra mente sono stati costretti a subire sono ormai centinaia», continua il presidente. La nota fa riferimento anche alle polveri. «Oltre al rumore e alle vibrazioni ci sono anche le polveri prodotte dalla movimentazione del materiale e i fumi che escono dalla galleria», continua Viero, il quale sostiene come sia "impossibile" anche occuparsi del giardino. «Ho due possibilità - conclude l'attivista -. La prima: mi rinchiudo in casa e chiudo tutte le finestre. La seconda: vado via. Rimane comunque una sconfitta, non solo per noi che abitiamo qui, ma anche per le istituzioni che dovrebbero tutelarci come cittadini». • **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CRISI DELLA STORICA AZIENDA

Fip svende crediti per salvarsi 127 milioni all'asta a un decimo

Sono costi aggiuntivi (e contestati) maturati nell'esecuzione di lavori pubblici
L'azienda in concordato cerca liquidità per pagare i debiti e provare a ripartire

Ci sarebbe dei fondi d'investimento interessati, si decide il 20 settembre

Carlo Bellotto

Con 11 milioni di euro si possono acquistare 127,3 milioni di euro di crediti che Fip Industriale vanta, riconducibili a riserve (richieste aggiuntive di pagamento) su appalti pubblici. Un affare? Sì, ma riservato solo a pochi, ma soprattutto un "termometro" sulla crisi dell'azienda del gruppo Mantovani diventata famosa per aver realizzato le cerniere del sistema Mose. Dei fondi d'investimento avrebbero già manifestato il loro interesse in modo concreto e sono pronti a battersi con rialzi di 100 mila euro.

ASTA PUBBLICA

Già perché questa è un'asta pubblica bandita dal tribunale di Padova. Fip è in concordato di continuità e ha la necessità di monetizzare. Da qui la decisione di procedere con un'asta, avallata dal tribunale. Una scelta evidentemente sofferta ma necessaria. La procedura è in blocco e pro soluto, ossia il

cedente non risponde dell'adempimento del credito ma solo l'esistenza del credito stesso, il *nomen verum*. Il monte crediti che viene ceduto è costituito da riserve di molteplici contratti di appalti pubblici con l'Anas ma non solo.

LAVORI CON PIÙ SPESE

Si tratta di appalti pubblici, soprattutto per la realizzazione di opere stradali e viadotti, nei quali per svariati motivi (la richiesta del committente o sopraggiunte necessità emerse in corso d'opera) Fip ha chiesto il pagamento di una somma maggiore rispetto a quella di aggiudicazione. Su queste riserve non c'è stato accordo – come detto si tratta di numerosi appalti – e si è arrivati a delle cause, tuttora in corso. Questi crediti andranno al miglior offerente e l'aggiudicazione avverrà all'udienza del 20 settembre prossimo davanti al giudice Maria Antonia Maiolino.

LA SCELTA

Cosa spinge Fip ad incassare 11 milioni di euro rinunciando per sempre a crediti (anche se in contenzioso) per 127 milioni? L'incombente necessità di monetizzare,

di far cassa per pagare i debiti e provare a ripartire: meglio un uovo oggi che una gallina domani. Soprattutto perché il domani potrebbe essere tardi. Fip Industriale Spa, con sede in via Scapacchiò 41 a Selvazano è stata ammessa dal tribunale al concordato con riserva il 6 settembre 2018. Come risulta dai decreti pubblicati dal tribunale, Fip è integralmente controllata da Serenissima Holding (cassaforte della famiglia Chiarotto) e conta due rami d'azienda: il primo opera in campo edilizio; il secondo è attivo invece nell'ambito delle attività meccanica ed è in affitto d'azienda dal primo giugno 2018 alla società Fip Mec Srl, integralmente controllata dalla Fip. La società attribuisce la propria grave difficoltà alla generale crisi che ha coinvolto l'edilizia, in particolare quella pubblica e ai generalizzati ritardi nei pagamenti. Una crisi – è la posizione della società – figlia anche del commissariamento del Consorzio Venezia Nuova, impegnato nel Mose e verso cui Fip vanta ingenti crediti per commesse (pende un decreto ingiuntivo per 9, 8 milioni di euro, opposto dal Consorzio stesso. —



LA TRATTATIVA**Chiesti 10 mila euro a testa per l'esodo dei 78 lavoratori**

L'incentivo all'esodo dei lavoratori della Fip non può essere inferiore ai 10 mila euro ciascuno. L'hanno chiesto i sindacati nell'incontro fiume che c'è stato il 27 agosto in Regione. I lavoratori nel frattempo sono scesi a 78 (erano 84). Il commissario ha ammesso che il tribunale ha autorizzato 900 mila euro, compreso però il contributo Naspi. «Si è deciso di incontrarsi per la decisione finale» fa sapere Davide Crepaldi della Uil. Nel frattempo si avvicina la data del 30 settembre quando la Fip Industriale (non la Fip Mec) cessa l'attività e i lavoratori riceveranno la lettera di licenziamento.



Una mobilitazione sindacale alla Fip a Selvazzano

Rizzani e Pizzarotti ci provano in Romania

di Nicola Carosielli

Si aprono nuove opportunità in Romania per i costruttori italiani. L'ultima in ordine cronologico riguarda la costruzione dei 123 chilometri dell'autostrada Sibiu-Pitesti, suddivisa in cinque lotti. Conclusa la gara d'appalto per il quinto lotto, aggiudicata da Astaldi (la firma è attesa a fine mese), è partita quella per il quarto lotto, che collegherà il Comune di Tigveni a quello di Curtea de Arges. Tra gli ammessi alla fase finale spiccano tre italiani, ovvero Pizzarotti e il consorzio composto da Rizzani de Eccher e Tirrena Scavi (insieme con i turchi di Ozgun Insaat), che dovranno ora vedersela con colossi del calibro di China Railway e gli austriaci di Strabag. Nelle prossime settimane, il Cnair, la Società di gestione delle infrastrutture stradali nazionali in Romania, analizzerà le offerte economiche e i dettagli tecnici per poi assegnare l'appalto. Il valore stimato del contratto è di 420 milioni di euro (Iva esclusa) e la durata del progetto è di 60 mesi, di cui 16 mesi per il periodo di progettazione e 44 mesi per l'esecuzione dei lavori, mentre il periodo di garanzia dell'opera è stimato in 5 anni ma può essere aumentato dagli offerenti fino a un massimo di 10. La lunghezza della sezione 4 sarà di 9,86 chilometri, di cui 1,35 chilometri sono collegati Tunnel della Momiaia.

Se Rizzani o Pizzarotti dovessero aggiudicarsi questo appalto, la presenza italiana nelle maggiori opere in Romania continuerebbe a espandersi. Uno dei più grandi progetti nel Paese porta infatti la firma del tandem Fincantieri-Astaldi, incaricati di costruire il ponte sul Danubio, a 8 chilometri dalla città di Braila, che sarà il ponte sospeso più grande al mondo attualmente in via di realizzazione. Con una lunghezza complessiva di 1.975 metri e una campata centrale di 1.120 metri (la terza più grande d'Europa), questo ponte rappresenta un'opera altamente strategica per il Paese, cofinanziata dall'Unione europea. (riproduzione riservata)



REAL ESTATE**Scaroni (Milan)
bussa alla porta
delle Generali
per il nuovo stadio***(Montanari a pagina 10)*

IL PRESIDENTE DEL CLUB SONDA I POSSIBILI PARTNER PER IL PROGETTO DELLO STADIO

Milan, Scaroni bussa a Generali

*Si cercano alleati per l'intervento di riqualificazione dell'area vicina a San Siro, che vale 650 milioni
Elliott pronto a garantire i capitali per coprire le perdite*

DI ANDREA MONTANARI

Per il Milan in campionato è arrivata la prima, sofferta, vittoria in casa, a San Siro contro il neopromosso Brescia. Mentre il bilancio 2018-2019 sarà in profondo rosso: la perdita, come già anticipato da *MF-Milano Finanza*, si aggirerà attorno a 80-90 milioni. Dal calciomercato estivo è arrivato, al fotofinish, ieri, Ante Rebic. Ma la priorità del presidente Paolo Scaroni è riuscire a definire in tempi relativamente rapidi il progetto per la costruzione del nuovo stadio da condividere con i cugini dell'Inter, che dovrebbero sorgere a fianco dell'attuale impianto sportivo cittadino, il Meazza, a Milano. Così, il tema è tornato d'attualità anche nell'ultimo consiglio d'amministrazione della settimana scorsa. Il presidente del club rossonero, in particolare, ha delineato il valore complessivo dell'intervento di riqualificazione dell'area, che adesso si aggira sui 650 milioni. La priorità del management del Milan, come già riferito da questo giornale lo scorso 17 luglio, è trovare un partner industriale per lo sviluppo del cantiere. In particolare per quel che attiene alla realizzazione degli insediamenti non sportivi quali l'hotel, il centro commerciale e le residenze. Così, secondo indiscrezioni di mercato, lo stesso Scaroni ha sondato le disponibilità di alcuni operatori italiani e internazionali del settore immobiliare, a par-

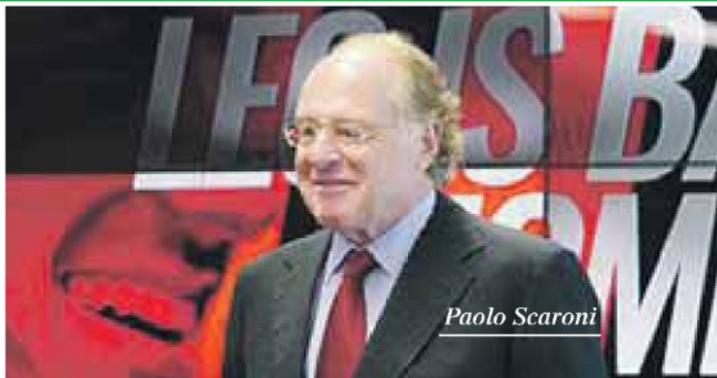
tire dal gruppo Generali. Non foss'altro perché il manager ex Enel ed Eni conosce l'ambiente del Leone di Trieste, essendo stato nel recente passato consigliere d'amministrazione della compagnia assicurativa. Ma, oltre al gruppo guidato dall'ad Philippe Donnet, il presidente del Milan avrebbe presentato il progetto anche a soggetti quali Hines, che di recente ha rilevato l'area dell'ex Trotto già di proprietà di Snai, adiacente lo stadio Meazza. Senza dimenticare che il dossier potrebbe finire sul tavolo dei manager di Coima o di altri operatori quali Dea Capital Real Estate o Blackstone e così via. Anche se potersi presentare al mercato avendo al proprio fianco un big quale Generali sarebbe tutt'altra cosa.

Del resto il piano prevede la creazione di due newco (StadCo e RealCo) che avranno la funzione di realizzare l'impianto sportivo (nel piano che sta circolando tra le banche d'affari si fa riferimento al triennio 2020-2022) e gli altri interventi di natura immobiliare, legati alla realizzazione di un hotel di lusso, di residenze e, soprattutto, del centro commerciale (opere che dovrebbero essere definite nel periodo 2023-2025). Il piano in fase di elaborazione tra l'altro prevederebbe la cessione delle volumetrie sulle quali sorgeranno il business center, l'albergo e le residenze abitative. Perché, di fatto, ai club di calcio interessa soprattutto la gestione della StadCo. Ovviamente il polmone finanziario principale è rappresentato dal centro commerciale, che però, sostengono gli esperti del settore, si andrebbe a inse-

diare in un quadrante della città di Milano, della provincia e di quella di Monza e Brianza già presidiato da altre strutture. In particolare, nell'area di riferimento figurano già: il business center di Arese promosso da Marco Brunelli del gruppo Finiper, che è il più grande d'Europa (135mila metri quadrati per un investimento di 350 milioni) e che ha registrato nel 2017 12 milioni di presenze; il nascente (aprirà a fine 2021) centro commerciale di Cascina Merlata, in zona Arexpo (progetto da 330 milioni nel quale pochi giorni fa ha scommesso il gruppo Cetrus Italy, del gruppo Auchan; lo shopping district di Citylife, a Milano, di 32mila metri quadrati con 80 negozi, 20 tra ristoranti e bar e sette sale cinema al centro tra l'altro di piano di riposizionamento commerciale. Ed è proprio per questa ragione che gli operatori immobiliari stanno facendo riflessioni sulla fattibilità del progetto. Mentre per quel che attiene l'impianto sportivo Elliott ha già dato la sua disponibilità a garantire il supporto finanziario necessario. Capitali che presto il fondo Usa di Paul Singer dovrà iniettare nel Milan, visto che al momento dell'approvazione ufficiale del bilancio 2018-2019 e la conse-



guente registrazione della perdita il patrimonio netto del club diverrà negativo. Infine vi è un tema prospettico che il cda e il management dovranno affrontare: nel 2020 scadrà l'accordo con il main sponsor Emirates. (riproduzione riservata)



FIP IN CRISI SVENDE I CREDITI VANNO ALL'ASTA 127 MILIONI

BELLOTTO / APAG. 24

LA CRISI DI UNA DELLE AZIENDE DEL MOSE

Fip svende i crediti per salvarsi 127 milioni all'asta a un decimo

Sono costi aggiuntivi e contestati maturati nell'esecuzione di lavori pubblici. L'azienda in concordato cerca liquidità per pagare i debiti e provare a ripartire

Ci sarebbe dei fondi d'investimento interessati, si decide il 20 settembre
Carlo Bellotto

Con 11 milioni di euro si possono acquistare 127,3 milioni di euro di crediti che Fip Industriale vanta, riconducibili a riserve (richieste aggiuntive di pagamento) su appalti pubblici. Un affare? Sì, ma riservato solo a pochi, ma soprattutto un "termometro" sulla crisi dell'azienda del gruppo Mantovani diventata famosa per aver realizzato le cerniere del sistema Mose. Dei fondi d'investimento avrebbero già manifestato il loro interesse in modo concreto e sono pronti a battersi con rialzi di 100 mila euro.

ASTA PUBBLICA

Già perché questa è un'asta pubblica bandita dal tribunale di Padova. Fip è in concordato di continuità e ha la necessità di monetizzare. Da qui la decisione di procedere con un'asta, avallata dal tribunale. Una scelta evidentemente sofferta ma necessaria. La procedura è in blocco e pro soluto, ossia il cedente non risponde dell'adempimento del credito ma solo l'esistenza del credi-

to stesso, il *nomen verum*. Il monte crediti che viene ceduto è costituito da riserve di molteplici contratti di appalti pubblici con l'Anas ma non solo.

LAVORI CON PIÙ SPESE

Si tratta di appalti pubblici, soprattutto per la realizzazione di opere stradali e viadotti, nei quali per svariati motivi (la richiesta del committente o sopraggiunte necessità emerse in corso d'opera) Fip ha chiesto il pagamento di una somma maggiore rispetto a quella di aggiudicazione. Su queste riserve non c'è stato accordo – come detto si tratta di numerosi appalti – e si è arrivati a delle cause, tuttora in corso. Questi crediti andranno al miglior offerente e l'aggiudicazione avverrà all'udienza del 20 settembre prossimo davanti al giudice Maria Antonia Maiolino.

LA SCELTA

Cosa spinge Fip ad incassare 11 milioni di euro rinunciando per sempre a crediti (anche se in contenzioso) per 127 milioni? L'incombente necessità di monetizzare, di far cassa per pagare i debiti e provare a ripartire: meglio un uovo oggi che una gallina domani. Soprattutto perché il domani po-

trebbe essere tardi. Fip Industriale Spa, con sede in via Scapacchiò 41 a Selvazzano è stata ammessa dal tribunale al concordato con riserva il 6 settembre 2018. Come risulta dai decreti pubblicati dal tribunale, Fip è integralmente controllata da Serenissima Holding (cassaforte della famiglia Chiarotto) e conta due rami d'azienda: il primo opera in campo edilizio; il secondo è attivo invece nell'ambito delle attività meccanica ed è in affitto d'azienda dal primo giugno 2018 alla società Fip Mec Srl, integralmente controllata dalla Fip. La società attribuisce la propria grave difficoltà alla generale crisi che ha coinvolto l'edilizia, in particolare quella pubblica e ai generalizzati ritardi nei pagamenti. Una crisi – è la posizione della società – figlia anche del commissariamento del Consorzio Venezia Nuova, impegnato nel Mose e verso cui Fip vanta ingenti crediti per commesse (pende un decreto ingiuntivo per 9,8 milioni di euro, opposto dal Consorzio stesso. —



LA TRATTATIVA

Chiesti 10 mila euro a testa per l'esodo dei 78 lavoratori

L'incentivo all'esodo dei lavoratori della Fip non può essere inferiore ai 10 mila euro ciascuno. L'hanno chiesto i sindacati nell'incontro fiume che c'è stato il 27 agosto in Regione. I lavoratori nel frattempo sono scesi a 78 (erano 84). Il commissario ha ammesso che il tribunale ha autorizzato 900 mila euro, compreso però il contributo Naspi. «Si è deciso di rincontrarsi per la decisione finale» fa sapere Davide Crepaldi della Uil. Nel frattempo si avvicina la data del 30 settembre quando la Fip Industriale (non la Fip Mec) cessa l'attività e i lavoratori riceveranno la lettera di licenziamento.



Una mobilitazione sindacale alla Fip a Selvazzano

DOMANI VIA AI LAVORI

Nuovo deposito dei bus Mom in via Castellana entro un anno

Nuovo deposito Mom in via Castellana al posto di via Polveriera, ex Siamic ed ex Cuor, è il nuovo risikio del centro cittadino. / PAGINE 18 E 19

Il nuovo deposito per corriere e bus aprirà tra un anno sulla Castellana

Il cantiere della Mom parte domani. Prossimo passo: la costruzione di una moderna stazione al Cuor

Alessandro Bozzi Valenti

Nuovo deposito, ex Polveriera, ex Cuor, ex Siamic. Queste le pedine fondamentali pronte a rivoluzionare la città. A farle scattare, o quantomeno a dare una forte accelerata, sono i lavori per la costruzione del nuovo polo logistico di Mom negli spazi ed in aree attigue all'attuale officina in via Castellana. I lavori sono frutto di un accordo pubblico-privato tra Mom e Cev, per un valore di quasi 7 milioni di euro. Apriranno le porte ad altri progetti di forte impatto. per primo quello di liberare l'attuale deposito dei bus di via Polveriera; successivamente il trasferimento all'ex Cuor della stazione delle corriere ex Siamic di Lungosile Mattei; infine (qui Mom c'entra poco o nulla) la riqualificazione dell'area di via Lungosile. Lo scacchiere, su tutti i fronti in questione, ha già avviato dei tavoli che vedono protagonista, oltre a Mom, Ca' Sugana, Ferrovie (Rfi) e una serie di privati. Obiettivo di Mom è quello di

andare a ridurre al minimo, se non azzerare, ogni tipo di affitto, favorendo l'utilizzo di immobili di proprietà.

IL NUOVO DEPOSITO

Avrà una superficie di 33 mila metri quadrati. È il nuovo polo logistico di via Castellana da cui, ogni giorno, a partire dal settembre 2020, partiranno tutti i mezzi di trasporto pubblico Mom. All'attuale officina si aggiungeranno una serie di servizi (oggi tutti in via Polveriera), grazie alla cessione di un terreno che Cev ha formalizzato nei confronti di Mom. Quest'ultima verserà nel primo anno una rata trimestrale di 674 mila euro e, dopo il collaudo dell'opera, una rata trimestrale da 206 mila euro. I lavori, presentati ieri e che oltre a Mom e Cev hanno coinvolto Comune e Provincia, partono domani. Dureranno circa un anno. La prossima estate scatterà il trasferimento del park dei bus da via Polveriera - a ridosso del Ca' Foncello - a via Castellana. Nella nuova area potranno

parcheggiare 230 bus e 80 auto, e sorgerà una stazione coperta per il rifornimento dei mezzi.

EX CUORE E EX SIAMIC

Una nuova stazione per le corriere a due passi dai binari: è quella prevista da Mom nell'area di 3 mila metri quadrati dell'ex Cuor - sotto il cavalcavia - di cui la società del trasporto pubblico detiene il 42% della proprietà. L'intenzione di Mom - il regista è il presidente Giacomo Colladon - è quella di acquistare l'intera area e dare avvio ad una riqualificazione completa per poi abbandonare l'attuale stazione di Lungosile Mattei. Fondamentali saranno le trattative dei prossimi mesi con i privati e con la società Rfi. I costi dell'acquisizione? Oltre 10 milioni di euro. Lo spostamento al posto dell'ex Cuor dell'autostazione libererà appunto l'area ex Siamic: qui la proprietà è di una immobiliare bolognese, con cui Ca' Sugana ha già avviato un tavolo di lavoro. Potrebbero aprirsi le prospettive per un parcheggio. —





Il progetto del nuovo deposito per corriere e bus della Mom sulla Castellana