

Rassegna del 16/09/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

15/09/2019	Corriere delle Alpi	27	Impianti e costruzioni: focus sui grandi eventi	L. D. M.	1
16/09/2019	L'Economia del Corriere della Sera	8	Ponti, strade & infrastrutture Il grande ingorgo non si scioglie	Baccaro Antonella	2

SCENARIO

16/09/2019	Arena	17	Strade sicure, contributi a 17 Comuni	...	4
14/09/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	8	Ex Finanza, il Comune dice sì «Ma adesso serve un tavolo»	Madiotto Silvia	7
15/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	17	Autostrade, Edizione promette mosse immediate - Choc Autostrade, mossa dei Benetton «Siamo sgomenti, agiremo subito»	Favero Gianni	8
15/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Il sogno di dronibus per l'aeroporto - Trasporti elettrici in centro sognando i dronibus per Tesserà.	Bottazzo Francesco	10
15/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Pontili caduti nuovi lavori «Interventi ordinari»	g.prad	12
14/09/2019	Corriere delle Alpi	17	Laghi senz'acqua, la protesta degli operatori - Si abbassa il livello dei laghi: protestano gli operatori turistici «Danno economico»	Dall'Anese Paola	13
14/09/2019	Corriere delle Alpi	17	Dal torrente Desedan told 8mila mc di ghiaia per la sicurezza dei ponti	...	15
15/09/2019	Gazzettino	7	Caso Autostrade, dipendenti sospesi e legali indagati Scintille M5s -Pd -Viadotti, indagati i legali e Aspi sospende due addetti Di Maio: avanti con la revoca	Pederiva Angela	16
14/09/2019	Gazzettino Padova	11	Coge fallita, in 21 senza lo stipendio - Coge Mantovani, c'è il fallimento	Aldighieri Marco	19
14/09/2019	Gazzettino Treviso	2	Grattacielo, fotovoltaico anti-degrado - Grattacielo di via Pisa rilancio e svolta green	Favaro Mauro	21
14/09/2019	Gazzettino Treviso	3	Piazza, parco, piste e anche un birrificio a S. Paolo e S. Liberale	Filini Elena	23
14/09/2019	Gazzettino Venezia	9	Piscina olimpica alla Fontaine Tanti dubbi dei consiglieri	Mayer Lorenzo	25
15/09/2019	Gazzettino Venezia	12	Politica La Lega: «Ora puntiamo su Venezia» - La Lega diventa metropolitana «Ora puntiamo su Venezia»	De Gaspari Filippo	27
15/09/2019	Gazzettino Venezia	9	Riqualficazione di Altobello all'ultimo miglio	...	29
15/09/2019	Gazzettino Venezia	2	La svolta "green" vale 2mila occupati - Trasporti, ricerca e industria La svolta "verde" vale 2mila posti	Fullin Michele	30
14/09/2019	Giornale di Vicenza	38	Un sindaco in dribbling tra i cantieri	Fadda Antonella	32
16/09/2019	Italia Oggi Sette	16	Appalto k.o. senza costo lavoro	Ferrara Dario	34
14/09/2019	Mattino Padova	33	Cantieri per 6 milioni Si parte dalle scuole	De Salvador Serena	36
15/09/2019	Mattino Padova	34	Catajo al Consiglio di Stato Opposizione ambientalista al ricorso della Varde	Biasetto Gianni	37
15/09/2019	Messaggero Veneto	16	A Rizzani de Eccher e Sacaim l'ospedale pediatrico di Ancona	...	38
14/09/2019	Nuova Venezia	2	Coge Mantovani speranze finite Ecco il fallimento e il curatore - Coge Mantovani fallita, arriva il curatore	Bellotto Carlo	39
14/09/2019	Nuova Venezia	3	Le molte vite della Ing. Mantovani la società che materializzava i sogni	Belloni Gianni	40
15/09/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	8	Atlantia, l'ira dei Benetton - I Benetton: basta garantismo Primi dubbi sugli alti dirigenti	Menduni Marco	42
15/09/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	8	Revoca, a Conte la mediazione Così il Pd vuole evitare strappi	Di Matteo Alessandro	44
16/09/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Resa dei conti in Atlantia in bilico l'ad Castellucci - Benetton, resa dei conti con i manager: rischia il posto l'ad Castellucci	Menduni Marco	45
16/09/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Il patto di ferro tra i dirigenti per truccare e celare le carte	Fregatti Tommaso - Grasso Marco	46
16/09/2019	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	25	Mistero sui veri debiti delle città: il Mef conta 24 miliardi, i Comuni 6	Guiducci Anna	47
14/09/2019	Tribuna-Treviso	28	Nuovi impianti sportivi Si deve ripartire da zero	F.C.	48
14/09/2019	Tribuna-Treviso	37	Ecco H-Campus Martedì la posa della prima pietra a Ca' Tron - Arriva la posa della prima pietra	Marcon Matteo	49
14/09/2019	Tribuna-Treviso	51	C'è un tesoretto da un milione «priorità a strade e sicurezza»	Dal Mas Francesco	51
15/09/2019	Tribuna-Treviso	61	Velodromo, macché prima pietra: è paralisi «Il concordato? Dubbi sulla redditività»	Toffoletto Mattia	53

CONVEGNO A VEDELAGO

Impianti e costruzioni: focus sui grandi eventi

L'appello di Ance: «A Cortina appuntamenti fondamentali
Bisogna fare squadra al di fuori di quelli che sono gli slogan»

VEDELAGO. I Mondiali di Cortina, così come le Olimpiadi del 2026, saranno un volano per l'intera economia non solo del Bellunese, ma anche dell'intera regione e anche del Paese. Ed è ovvio che, proprio pensando a questi eventi, in particolare a quello del 2021, le categorie economiche inizino già a muoversi.

Ed è un vero e proprio appello al mondo della politica e delle Istituzioni quello lanciato in queste ore a Villa Emo di Veduggio (Treviso) da architetti, ingegneri, impiantisti del Veneto che si sono ritrovati per un workshop dedicato alla rigenerazione urbana nell'ambito di Cvbexpo2019, fiera del settore idrotermosanitario.

Inevitabile, come accennato, guardare ai grandi eventi del futuro prossimo, e quindi ai Mondiali di Cortina 2021 e alle Olimpiadi del 2026.

«Sono due appuntamenti fondamentali per il settore delle costruzioni e dell'impiantistica. Dobbiamo programmare fin da subito», è il messaggio venuto a galla.

«La rigenerazione urbana non è un trend ma una realtà che deve vedere i costruttori protagonisti. I grandi eventi sportivi sono un'occasione unica per aprire una nuova fase, ma serve che tutti facciano la loro parte senza perdere tempo», ha affermato il presidente di Ance Padova Mauro Cazzaro, «occorre decidere che tipo di sviluppo vogliamo

e cominciare subito a promuovere una forte semplificazione a tutti i livelli. Negli ultimi dieci anni, in particolar modo, il sistema si è avvitato su se stesso. Non possiamo permetterci le solite lungaggini viste per opere fondamentali, che quando vengono ultimata sono già vecchie a causa degli infiniti tempi decisionali. Mi auguro che, in vista dei Mondiali 2021 e delle Olimpiadi, si sappia davvero fare squadra fuori dagli slogan: operatori, politici, organizzatori. Solo così riusciremo a fare presto, adottando le migliori soluzioni all'insegna della massima sostenibilità», ha concluso Cazzaro, «di certo c'è che dobbiamo superare l'assenza cronica di infrastrutture».

E proprio sul concetto di sostenibilità si è concentrata Maria Francesca Tatarella, architetto e responsabile comunicazione del prestigioso studio di architettura Boeri di Milano, diventato celebre per i suoi giardini verticali.

«I professionisti per primi devono essere consapevoli dell'eccezionalità degli eventi cui stiamo andando incontro: ogni soluzione va contestualizzata nell'ambiente urbano o alpino in cui viene realizzata».

Per l'architetto la sostenibilità deve intendersi in senso ampio: «Non solo ambientale: tutti i settori infatti vanno integrati, dall'urbanistica alla mobilità passando per la ge-

stione della filiera alimentare e dello smaltimento dei rifiuti. Gli sprechi vanno limitati in ogni ambito».

L'invito è poi quello di concentrarsi sul post-evento.

«Un'opera va fatta pensando non solo all'evento ma anche al suo utilizzo successivo. L'Expo di Milano è stato un primo banco di prova», è stato l'esempio riportato da Tatarella.

Al convegno sulla rigenerazione urbana erano presenti oltre 150 professionisti provenienti da tutto il Veneto.

«È stato un successo», conferma Simone Beltrame, direttore generale di CVB (Commerciale Veneta Beltrame), società organizzatrice dell'evento, «l'evoluzione green è in corso, non si tratta di una moda, ma di una esigenza di mercato. Lo dicono tutti i trend. I millennial in particolare sono sempre più attenti a fare scelte consapevoli e mature. Le Olimpiadi contribuiranno ulteriormente a sviluppare questo approccio e porteranno certamente a una svolta. Operatori e tecnici devono innovarsi, e questa fiera serve proprio a questo». —

L.D.M



Un momento del convegno



PONTI, STRADE & INFRASTRUTTURE IL GRANDE INGORGIO NON SI SCIoglie

Lo Sbloccacantieri del governo giallo verde prevedeva il riavvio di 77 opere, ma quelle ferme sono 749. Errori normativi e veti politici finora hanno bloccato tutto. Serve ripartire. E Conte ha gli strumenti per dare una scossa

Il premier non ha fornito indicazioni chiare nel discorso per la fiducia. Il disaccordo potrebbe essere in agguato sulle priorità

di **Antonella Baccaro**

Non sarà facile per la nuova responsabile delle Infrastrutture, Paola De Micheli, recuperare il tempo perduto nel settore delle Opere pubbliche per i veti incrociati che hanno caratterizzato lo scorso governo. Ma anche rimediare agli errori passati, il più grosso dei quali risale al governo Renzi: il Codice degli appalti che ha bloccato l'intero comparto.

È proprio da qui che il ministro sarà costretta a ripartire. Esattamente tra un mese scade il termine previsto dal decreto Sbloccacantieri, quello con cui il governo giallo-verde ha modificato le parti più rilevanti del vecchio codice, per l'emanazione del nuovo regolamento che aveva come obiettivo la semplificazione della normativa. Il regolamento era (ed è) destinato a eliminare quasi tutte le Linee guida prodotte dall'Anac, l'Autorità anticorruzione e i decreti ministeriali e interministeriali già emanati, o ancora da emettere, che avrebbero dovuto attuare la vecchia normativa. La prima decisione che dovrà prendere il nuovo governo è se completare questo puzzle normativo o ripartire da zero con una nuova riforma, magari modificando per decreto le norme dello Sbloccacantieri a impronta maggiormente leghista, come quelle che hanno tolto poteri all'Anac.

La partita

Ma se sul Codice degli appalti M5S e Pd potrebbero riscoprire le loro convergenze, sarà più difficile che facciano altrettanto nella scelta delle infrastrutture prioritarie, capitolo su cui si è già innestato lo scontro finale tra Lega e grillini. Se la Tav sembra uno scoglio superato, grazie alla scelta di procedere addebitata al premier Conte, cosa sarà delle altre opere? Il presidente del Consiglio non ha fornito indicazioni stringenti nel suo discorso per la fiducia: «È necessario ravvivare la dinamica degli investimenti nella definizione delle priorità su cui concentrare nuove risorse — ha detto —. In questa prospettiva le infrastrutture sono essenziali per una crescita fondata sulla sostenibilità». Qualche giorno prima De Micheli aveva già scoperto le proprie carte, schieran-

dosi per la Gronda di Genova, storicamente avversata dai grillini, e dicendosi contraria agli «ostacoli politici» che bloccano le infrastrutture.

Ora ci sono solo due modi per evitare di accendere subito un conflitto tra alleati. Il primo è il metodo che aveva scelto il governo scorso: mettere in fondo alla lista tutte le questioni divisive e affrontare prima quelle condivise. Nel programma firmato da Pd e M5S si glissa sulle opere prioritarie e si prevede «un piano di edilizia residenziale pubblica»; «l'ammodernamento delle attuali infrastrutture» e «la realizzazione di nuove infrastrutture» tenendo conto «degli impatti sociali e ambientali delle opere»; «manutenzioni ordinarie e straordinarie più assidue» e «vigilanza sulla sicurezza» delle opere. Si pattina anche sul tema delle concessioni autostradali: Conte nel discorso programmatico parla di «revisione», De Micheli esclude la «revoca», l'ex ministro Delrio tenta la mediazione: «Alcune concessioni potranno arrivare anche alla revoca». Magari attendendo le prime conclusioni della magistratura che indaga sulle responsabilità del crollo del ponte Morandi.

In attesa di decisioni condivise, c'è anche in sospeso il capitolo della nomina dei commissari che, secondo lo schema adottato dal governo giallo verde, dovrebbero sbloccare 77 opere tra grandi e piccole. Intanto l'Ance, associazione dei costruttori, attende aggiornando l'elenco delle opere bloccate: 749 per circa 62 miliardi di euro. Si procederà con i commissari?

Dicevamo di un secondo metodo applicabile per evitare il muro contro muro. E si chiama metodo Conte. Ha funzionato sulla Tav, quando ancora il premier, pur non godendo del sostegno attuale, aveva schierato il governo sul via libera, sostenendo che tirarsi indietro sarebbe costato di più. Potrebbe funzionare a maggior ragione ora che Conte ha assunto ufficialmente la guida politica del governo.

Gli attrezzi

Su queste pagine abbiamo già dato conto di come il premier si fosse dotato di alcune strutture per esaminare i dossier principali relativi agli investimenti pubblici cercando di orientarli. Strumenti che adesso Conte potrebbe adoperare per guidare le scelte più controverse. Il primo è Strategia Italia, la cabina di regia politica che dovrebbe monitorare lo stato di attuazione delle opere. Il secondo è Investitalia, la struttura di missione che dovrebbe coor-



dinare gli investimenti pubblici e privati. Questo secondo organismo è ancora in fieri. Sul sito di Palazzo Chigi è apparso l'elenco di coloro che si sono candidati a farne parte. Per il ruolo di coordinatore appaiono 33 candidature che vanno dall'ex capo della segreteria tecnica del ministero delle Infrastrutture, Dimitri dello Buono, all'ex presidente del Consiglio

superiore dei lavori pubblici, Massimo Sessa. Restano sullo sfondo le due creature nate al Mit (Infrastrutture spa) e al Demanio (Struttura di progettazione), destinate a coadiuvare le amministrazioni in difficoltà nella fase di progettazione. Una divisione a spanne dei compiti vuole che quella del Demanio si occupi solo di edilizia. Basterà per non litigare?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il conto Il valore dei 749 progetti bloccati secondo i calcoli dell'Ance, l'Associazione dei costruttori italiani. La maggior parte sono al Settentrione, ma molti sono anche al Centro Sud

62 miliardi

**962****Mila**

I posti di lavoro «perduti» per la mancata realizzazione delle 749 opere bloccate

217**Miliardi**

Le risorse economiche imbrigliate, e quindi perse dal sistema, per colpa della paralisi

473**Opere**

Il numero dei cantieri fermi al Nord. Ce ne sono altri 161 nel Centro e 115 nel Sud

101**Grandi piani**

I progetti che valgono 56 miliardi. Poi ce ne sono 648 piccoli, che insieme ne valgono altri 5,5

VIABILITÀ. La soddisfazione dell'assessore Elisa De Berti: «Vogliamo eliminare i punti neri del traffico e le zone di criticità in tutto il Veneto»

Strade sicure, contributi a 17 Comuni

La Regione ha stanziato 37 milioni in due anni per finanziare 119 opere in centoundici centri. Per Albaredo sono stati previsti due interventi

Ci sono anche diciassette Comuni veronesi nell'elenco dei beneficiari dei finanziamenti regionali per la mobilità e la sicurezza stradale, destinati a 111 Comuni delle sette province venete per un totale di 119 interventi (in alcuni casi, come ad Albaredo d'Adige, sono doppi).

I finanziamenti sono stati assegnati per effetto dello scorrimento di due graduatorie approvate nel 2017 e nel 2018 per lavori di consolidamento e messa in sicurezza della viabilità di interesse comunale: uno riguarda 51 interventi, per complessivi 3.691.231,63 milioni di euro, di cui 2.301.599,86 milioni dalla Regione; l'altro contributo riguarda 68 interventi, per un investimento di 34 milioni di euro, di cui 13,5 milioni di fondo regionale.

«Con questi ulteriori interventi infrastrutturali proseguiamo la nostra azione per rendere più sicura e funzionale la rete stradale veneta», sottolinea la veronese Elisa De Berti, assessore regionale, «dando soluzione in modo mirato a situazioni di riconosciuta criticità, a punti neri, come nel caso di intersezioni a raso in area extraurbana, adottando tecniche di moderazione del traffico in area urbana o suburbana, ammodernando la viabilità esistente, completando tracciati alternativi agli attraversamenti dei centri urbani, attivando segnaletica a messaggio variabile e di informazione all'utenza, realizzando percorsi ciclabili e pedonali protetti in ambito urbano».

«Le amministrazioni comunali», conclude l'assessore De Berti, «grazie a questi fondi regionali hanno la possibilità di attuare iniziative, magari irrealizzate sino ad oggi per mancanza di risorse economiche, per ridurre il rischio di incidenti sulle proprie strade, dando priorità agli interventi nelle situazioni che presentano una maggiore sinistrosità». •



Il dettaglio

A Sanguinetto i lavori più costosi: 300mila euro



Stallavena: la messa in sicurezza prevede un percorso ciclopedonale

ALBAREDO D'ADIGE Per la messa in sicurezza del centro urbano e del territorio 160.366,70 euro. Per la messa in sicurezza stradale della viabilità d'accesso al Sic lungo la riva sinistra dell'Adige 47.061 euro.

BADIA CALAVENA Per interventi di sistemazione di strade comunali a favore della mobilità e della sicurezza stradale in località Cosari 24.611,65 euro.

BRENTINO BELLUNO Per il percorso ciclopedonale protetto nel centro abitato di Rivalta 147.500 euro.

CALDIERO Per la realizzazione di un percorso ciclabile tra Caldiero e Caldierino 121.800 euro.

CEREA Per la rotatoria alla intersezione tra via Mantova e San Vito 78.000 euro.

COLOGNOLA AI COLLI Per la riqualificazione di via San Biagio in località Monte 49.995 euro.

GREZZANA Messa in sicurezza del tratto di strada comunale Grezzana-Stallavena con realizzazione di un percorso ciclopedonale (primo stralcio) 260.000 euro.

ILLASI Messa in sicurezza della

strada comunale Monte di Colognola-Bocca-Scalucce in località San Felice 50.002,86 euro.

LAVAGNO Manutenzione straordinaria della strada di accesso al Forte di San Briccio 49.955 euro.

LAZISE Per la realizzazione di una rotatoria tra via Zappo, via a. della Scala (strada provinciale 5) e via delle Coste 182.500 euro.

ROVERÈ VERONESE Per l'ammodernamento delle strutture viarie esistenti a favore della mobilità e della sicurezza stradale 128.700 euro.

SANGUINETTO Per la pista ciclabile di collegamento tra gli impianti sportivi di Venera e di Sanguinetto (secondo stralcio) 300.009,09 euro.

SANT'AMBROGIO DI VALPOLICELLA Percorso pedonale protetto lungo via Matteotti (strada provinciale 4) all'interno del centro abitato del capoluogo 135.000 euro.

SELVA DI PROGNO Sistemazione delle frane con consolidamento delle opere stradali nella località Piazzoli-Bernardi-Campiglieri 47.242,04 euro.

TERRAZZO Messa in sicurezza del ponte sul fiume Terrazzo prospiciente lo storico complesso immobiliare di Villa Cucina/Ferri 40.000 euro.

TREGNAGO Lavori di sistemazione di un tratto di strada che conduce al Castello 28.000 euro.

VESTENANOVA Sistemazione della strada comunale Bagatti colle Sant'Antonio Vestenavechia 48.000 euro.



L'assessore regionale Elisa De Berti

Ex Finanza, il Comune dice sì «Ma adesso serve un tavolo»

Conte: «L'idea di Benetton va discussa nel dettaglio con chi vive il centro»

I commercianti

L'Ascom avalla il sogno di Luciano Benetton di riqualificare l'intero quadrante del centro

TREVISO Il mastodontico piano di recupero dell'ex intendenza di finanza diventa un dialogo aperto fra Benetton, il Comune e Ascom Confcommercio. Il progetto non è ancora nero su bianco ma ci sono suggestioni interessanti sul rilancio di un quadrante che si estende su 11 mila metri quadrati fra il Duomo e borgo Cavour, via Riccati e via Canova: un park interrato che possa servire (anche) a liberare la piazza davanti alla curia vescovile, un hotel, un centro culturale ed espositivo, chioschi e giardini fruibili dalla cittadinanza. «Accolgo sempre con entusiasmo e favore i progetti di riqualificazione – commenta il sindaco di Treviso Mario Conte –, che a onor del vero in questo periodo storico, possono nascere solo grazie alla sensibilità dei privati. Luciano Benetton dimostra ancora una volta un grande amore per la città, mettendo a servizio il proprio patrimonio per abbellirla. Siamo disponibili a un confronto ampio per valutare i progetti, con la consapevolezza che i migliori risultati si ottengono verificando molteplici fattori e opportunità». Il dialogo che Benetton ha auspicato con il Comune è pronto a partire. «Mi siederò volentieri attorno a un tavolo per trovare la soluzione più equilibrata – continua Conte –, che tenga conto di tutte le istanze del quadrante. Penso alla curia, ai commercianti, al trasporto pubblico e ai cittadini. Tutti abbiamo interesse che quell'area riviva nel migliore dei modi». È più tiepido sull'ipo-

tesi di liberare piazza Duomo dalle auto, sfruttando il park interrato che Edizione realizzerrebbe sotto l'ex cittadella finanziaria: «Il parcheggio dovrà far fronte anche alle nuove attività che saranno realizzate e non credo possa, da solo, compensare le esigenze pubbliche. Il centro storico ha una vocazione legata alla fruibilità pedonale e parlarne non è un tabù. Questi temi però sono di ampia portata e cambiano radicalmente il disegno di una città. Per questo serve che il tavolo sia aperto a più protagonisti». Togliere le macchine dal Duomo non è scartato. «Le auto in sosta rendono tutto un po' meno gradevole – dice Conte –, ma bisogna prima capire se il progetto è funzionale, o come andrebbe ad alterare le abitudini dei cittadini». Il presidente del terziario trevigiano Federico Capraro esprime soddisfazione per il piano Benetton: «Per il commercio, il recupero dei grandi contenitori dismessi e l'inserimento di contenuti e attrattive di varietà, con spazi diversi, è positivo – rileva -. Credo che il progetto sia in coerenza con lo sviluppo di un quadrante che in questi anni ha visto diverse operazioni di riqualificazione. È un bel segnale, ma soprattutto dimostra una visione, per il bene della città. Oggi questi interventi sono difficili, serve coraggio, e va dato merito a Benetton di aver riqualificato importanti immobili a beneficio di tutti». Su piazza Duomo senza park Capraro prende tempo: «Togliere le auto senza creare un'alternativa sarebbe un problema. Ma se il progetto prevede il mantenimento dei servizi, con il vantaggio di rendere la piazza più bella, vivibile e accogliente, avrebbe il nostro favore».

Silvia Madiotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda



● Luciano Benetton (in foto) e l'architetto Tobia Scarpa stanno mettendo a punto un progetto di riqualificazione dell'ex Intendenza di Finanza di via Canova

● Il piano prevede l'apertura dei chioschi e dei giardini alla città e la realizzazione di un hotel e un centro culturale. Sotto terra verrà realizzato un park per liberare piazza Duomo



MOSSA DEI BENETTON

Autostrade, Edizione
promette mosse immediate

di Gianni Favero

a pagina 17

Choc Autostrade, mossa dei Benetton «Siamo sgomenti, agiremo subito»

Inchiesta sui viadotti, Edizione promette «iniziative immediate». Domani cda della holding

TREVISO Sgomento e turbamento. Ma anche iniziative immediate da prendere senza esitazione. Le regole di composizione delle note di Edizione Holding hanno ceduto il passo, in quella di ieri, sia pure per poche righe, ad una colorazione emotiva che contiene lo spaesamento di fronte ad una situazione inedita. E l'intenzione, ben leggibile fra le righe, di cambiare linea rispetto a quella mantenuta dalla data del crollo del Ponte Morandi ad oggi, della sostanziale difesa delle strutture della filiera autostradale controllata da Atlantia, dando per scontato che tutto si muovesse in buona fede.

A far mutare il clima sono gli ultimi sviluppi dell'inchiesta della Procura della Repubblica di Genova sul disastro del 14 agosto 2018, con 15 persone indagate, di cui tre agli arresti, per aver falsificato perizie sullo stato di altre opere stradali. I contenuti delle intercettazioni telefoniche lasciano poco spazio ai distinguo. Si capisce nitidamente che nei mesi successivi alla tragedia le misure di attenzione nella gestione della rete infrastrutturale di Autostrade per l'Italia (Aspi) sono rimaste blande e superficiali. Così sul viadotto Pecetti, in Liguria, in ottobre si gioca alla roulette russa autorizzando il passag-

gio di un carico eccezionale da 141 tonnellate, pur nella consapevolezza della sicurezza ai limiti del ponte da parte dei tecnici della società di manutenzione Spea.

L'onda di tutto questo risale ancora una volta fino a Treviso, sede di Edizione, azionista di riferimento al 30% di Atlantia e dunque della controllante (88%) di Autostrade per l'Italia. La reazione avviene con due comunicati che pure non allontanano dubbi e contraddizioni. Il primo è dell'altra sera e lo firma Atlantia. Sulla base delle contestazioni di falso sui dati di monitoraggio di due viadotti (il Pecetti, in Liguria, sull'A26, e il Paolillo, in Puglia, sull'A16), la società spiega di aver riunito d'urgenza il cda «deliberare l'avvio immediato di un audit sui fatti emersi da affidare ad una primaria società internazionale». E se Aspi ha comunicato ieri sera di aver pubblicato sul proprio sito internet i documenti da cui emerge «una condizione di piena sicurezza delle due opere», resta il dubbio del perché un'indagine interna sulla situazione parta solo ora, a oltre un anno dal crollo del Ponte Morandi e sotto l'incalzare delle indagini giudiziarie.

La seconda nota è quella di ieri di Edizione. La holding di casa Benetton, come azionista

di riferimento, dice che farà «tutto ciò che è in suo potere per favorire l'accertamento della verità e prenderà senza esitazione e nell'immediato tutte le iniziative doverose e necessarie, anche a salvaguardia della credibilità, reputazione e buon nome dei suoi azionisti e delle aziende controllate e partecipate». Quali iniziative non si specifica. Ma il tono non lascia spazio a dubbi alle parole non seguiranno i fatti. Così com'è chiaro il cambiamento di rotta di Edizione, di dare per scontato che la filiera operativa si sia mossa in modo corretto.

Giusto domani è previsto un cda di Edizione. Convocato prima della svolta giudiziaria. Ma è ovvio che la questione sarà discussa. E si vedrà se basterà la sospensione dei funzionari coinvolti. Che avviene dopo il mezzo passo indietro di Fabio Cerchiai e Giovanni Castellucci, dimessisi da presidente e amministratore delegato di Aspi conservando però, le stesse cariche in Atlantia. Si vedrà se basterà o se sarà necessario fare altro. Perché intanto tornano le accuse ai Benetton e le minacce e richieste di revoca delle concessioni autostradali. A guidarle il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio.

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Dopo il passo in avanti dell'inchiesta sul crollo del Ponte Morandi, con arresti e indagati per i report falsificati sulla sicurezza di alcuni viadotti della rete autostradale, Edizione, la holding dei Benetton che controlla Atlantia ed Autostrade ha promesso «iniziative immediate»



Tragedia

La demolizione dei tronconi rimasti del Ponte Morandi a Genova lo scorso 28 giugno

Il sogno di dronibus per l'aeroporto

Settimana della mobilità, la proposta di Boraso: «Come a Dubai». Più mezzi elettrici

VENEZIA Dronibus dalle Fondamenta Nuove all'aeroporto Marco Polo. Lo stanno sperimentando a Dubai e secondo l'assessore Renato Boraso potrebbe essere un collegamento poco impattante. All'inizio della settimana della mobilità, si lavora anche per portare bus elettrici in centro a Mestre. a pagina 11 **Bottazzo**

Trasporti elettrici in centro sognando i dronibus per Tessera

Nuovo Piano della mobilità, questionario e incontri. Meno auto: 20 aziende apripista

MESTRE In Blade Runner (era il 1982) Harrison Ford guidava una strana macchina volante a decollo e atterraggio verticale. Nell'immaginario collettivo è diventata simbolo della tecnologia del futuro, che però potrebbe diventare realtà anche a Venezia. «Lo chiamano drone Airbus, Dubai lo sta già sperimentando, potrebbe essere il nuovo collegamento ecologico e poco impattante tra il centro storico, penso ad esempio a Fondamenta Nove, e l'aeroporto», dice l'assessore alla Mobilità Renato Boraso all'esordio della settimana europea della Mobilità in programma da domani al 22 settembre in cui sono previste esposizioni, eventi e biciclettate. Fantascienza? «Sono in contatto con chi li produce», dice l'assessore. Ma è chiaro che oggi l'idea dei droni fa il paio con la cabinovia sulla laguna proposta dal presidente di Save Enrico Marchi, osservazione al Piano strategico della Città metropolitana.

Più vicina e meno utopistica l'intenzione di portare i bus elettrici anche in centro a Mestre come Ca' Farsetti sta facendo al Lido, per farla diventare un'isola green. La sperimentazione comincerà a giugno e se dovesse dare buoni risultati sarà esportata in terraferma, che aspetta anche la svolta dell'idrogeno dopo il protocollo siglato tra Comune di Venezia, Toyota ed Eni. In questa dire-

zione intanto va il car sharing ibrido introdotto l'anno scorso che, se da una parte non ha dato ancora i risultati sperati negli iscritti (tremila) e nei chilometri percorsi, dall'altra ha permesso di risparmiare dieci tonnellate di anidride carbonica. «Numeri che testimoniano che la strada intrapresa è quella giusta», sottolinea l'assessore. La settimana Europea segnerà anche l'avvio del Piano Urbano della Mobilità sostenibile che servirà a tracciare gli obiettivi strategici per la mobilità veneziana nel 2030. Sono previsti quattro tavoli tecnici di lavoro con il coinvolgimento degli stakeholders del territorio, saranno così ascoltati i rappresentanti di categoria, dei servizi per la città, delle scuole, aziende, trasportatori, associazioni locali. L'obiettivo è costruire un quadro dei bisogni e delle aspettative di tutte le componenti della mobilità urbana: da chi si sposta per andare al lavoro o a scuola a chi trasporta merci. Intanto nei prossimi giorni verrà lanciato un questionario on line sulle abitudini dei residenti. Durante i sette giorni della manifestazione è in programma un nutrito calendario di appuntamenti: dai laboratori con i bambini (martedì e giovedì) alla «festa della mobilità leggera», un'occasione per provare monopattini elettrici per adulti e bambi-

ni, biciclette elettriche, cargo, trike. Quattro saranno gli eventi per pedalare in città: mercoledì Iuav organizza una bicicletta #biketowork (lungo un percorso sperimentale per i pendolari da Mestre a Venezia), venerdì pomeriggio ce ne sarà un'altra a tappe dedicate alla musica e al cibo (da via Poerio con destinazione Villa Franchin), sabato alle 21 si andrà alla scoperta dei luoghi del '900 in terraferma mentre domenica sono previsti due percorsi (uno fino ad Asseggiano e un altro con traguardo a Trebaseleghe). Un modo per valorizzare le piste ciclabili, che dal 2016 sono aumentate di 12 chilometri, illuminate e collegate tra di loro. E per incrementare la mobilità sostenibile, grazie ai finanziamenti del ministero dell'Ambiente, sono stati attivati percorsi partecipativi con le scuole primarie e con enti e aziende per rendere più sostenibili i collegamenti. Più di 20 aziende sono state coinvolte per redigere piani di spostamenti casa-lavoro per ridurre il numero di auto. A breve sarà pubblicato un bando rivolto alle società per il cofinanziamento delle misure per incentivare la mobilità sostenibile.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Alessandro Russello

www.datastampa.it

Tiratura: 0 - Diffusione: 4420 - Lettori: 29000: da enti certificatori o autocertificati

● Da domani a domenica si svolge la Settimana europea della mobilità sostenibile con esposizioni, eventi e biciclettate

● In questi giorni si apriranno anche i tavoli del piano urbano della mobilità sostenibile, per tracciare le strategie future

● Il Comune vuole portare i bus elettrici anche a Mestre, dopo il Lido

Boraso Dubai li sta sperimentando, potremmo usarli tra Venezia e l'aeroporto, abbiamo dei contatti

La festa della mobilità leggera



Dopo la denuncia

Pontili caduti nuovi lavori «Interventi ordinari»

Manutenzioni, anche urgenti, agli approdi Actv. Per il sindacato Sgb è la conseguenza di denuncia e interrogazione comunale a seguito dei guasti ai tre pontili che, negli ultimi mesi, hanno visto cedere pali e passerella sull'acqua. Venerdì è stato sospeso l'imbarcadero della linea 12 diretta alle Fondamente Nuove per sostituire tutti i vecchi pali: sarà chiuso fino a questa mattina. Nel pomeriggio c'è anche la regata di Burano. «Con tutti i turisti in arrivo, la scelta di svolgere i lavori in questi giorni è dettata dall'urgenza - osserva il sindacalista Giampietro Antonini - Stranamente, dopo la denuncia, stanno partendo manutenzioni ai pontili: la prossima settimana tocca a San Stae, chiuso da lunedì». Sgb denuncia anche l'assenza di comunicazioni ai lavoratori e agli utenti, ma

Actv smentisce: «Abbiamo appeso un manifesto. Siamo intervenuti d'urgenza perché l'unità speciale di monitoraggio ha ritenuto che sarebbe stato rischioso attendere. La denuncia non c'entra, le manutenzioni sono un'attività costante». Gli interventi ordinari ai pontili sono 7 mila all'anno e i tre pontili sono «collassati» per lo stress di numerosi picchi e flessioni di marea. I pali vengono ora sostituiti con una nuova tipologia di legno dell'Ecuador, non aggredibile dalle terendini, molluschi voraci del legno. Da marzo i pali sono stati applicati a 15 imbarcaderi: Certosa, San Nicolò Ferry e Punta Sabbioni, Zattere, Sant'Elena, San Tomà, Arsenale e Faro Rocchetta, Tre Archi, Rialto, Zitelle, San Silvestro e Sant'Erasmus, San Giorgio e Pietà. (g. prad.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Laghi senz'acqua, la protesta degli operatori

Il livello dei laghi si sta abbassando come previsto dalle norme sulla laminazione delle piene. Ma in queste settimane ci sono ancora molti turisti, soprattutto stranieri,

che si muovono nel Bellunese. Proteste arrivano soprattutto per il lago di Santa Croce sceso ormai di molti metri e con le rive piene di fango. / A PAG. 17

IL CASO

Si abbassa il livello dei laghi: protestano gli operatori turistici «Danno economico»

A Santa Croce anche la Lega navale contro Enel. «Inutile migliorare le spiagge se poi a fine agosto c'è solo fango»

Paola Dall'Anese

BELLUNO. L'abbassamento del livello dei laghi della provincia, in particolar modo quello di Santa Croce in Alpi, del Centro Cadore tra Calalzo e Pieve, e del Corlo ad Arsì, sta mettendo a dura prova le attività economiche, specialmente quelle legate al turismo.

Il bel tempo e le temperature quasi estive di cui ancora si può godere potrebbero allun-

gare il periodo di villeggiatura soprattutto per i turisti stranieri. Ma la vista di uno specchio d'acqua melmoso e l'odore acre delle alghe in putrefazione non fanno altro che allontanare eventuali clienti. Anche le possibilità di fare delle gite in pedalò, oppure di pagaiare sul lago in canoa o in kayak ormai sono sfumate. Ed è per questo che molte attività turistiche con domani chiuderanno la loro stagione.

IL LAGO DI SANTA CROCE

«In 15 giorni il livello del lago di Santa Croce», dice Stefano Calvi, vice presidente della Le-



ga navale italiana dell'Alpago, «è calato di una decina di metri. È un vero disastro per la spiaggia e per le attività turistiche che vivono sul lago. Mi metto nei panni di un turista che vede una distesa di fango davanti a sé: la voglia di soggiornare là di certo gli passa in un attimo». Per Calvi l'intervento di Enel sul bacino lacustre va ad inficiare tutto il lavoro svolto anche dall'amministrazione comunale per migliorare la spiaggia e renderla più attraente. «Se abbiamo un'idea di sviluppo dell'Alpago, non possiamo andare avanti così», conclude Calvi. A spiegare i disagi causati da questi abbassamenti idrici, c'è Marina Antoniazzi, titolare del Camping Sarathei di Alpago. «Ogni anno, dopo la metà di agosto, il livello dell'acqua dei laghi viene abbassato. Quest'anno la situazione è decisamente peggiorata: il lago è diventato una distesa di fango in cui si sprofonda fino alle ginocchia e che emana un odore sgradevole. Dato che il nostro lavoro si basa principalmente sul meteo e sul lago, quando una di queste componenti viene a mancare l'attività che svolgiamo viene fortemente penalizzata. Molti turisti stranieri che in questo periodo vorrebbero passare qui le vacanze sono costretti a cambiare meta, i ragazzini non possono più giocare nell'acqua, gli amanti degli sport veloci devono rinunciare a sfruttare il vento perché ormai entrare nel lago è diventato quasi impossibile. È chiaro che in queste condizioni non è facile promuovere il turismo», dice Antoniazzi.

LAGO DI CENTRO CADORE

Preoccupazione arriva anche

dall'assessore del comune di Calalzo, Stefano Campi.

«In poche settimane Enel ha tolto circa 7-8 metri di acqua rispetto al massimo invasivo. Si tratta di un'azione lecita prevista dalla legge sulla laminazione. Anzi la norma prevede che entro metà settembre il lago perda più di 16 metri. Per fortuna Enel non riesce ad applicare questa cosa, perché non si può far calare più di 50 centimetri al giorno il livello dell'acqua», dice Campi che poi aggiunge.

«È mia intenzione capire se la legge sulla laminazione dopo Vaia possa essere modificata e quindi lasciarci più acqua e più a lungo. Se venissero ultimati i lavori a Perarolo, non servirebbe più togliere acqua al nostro lago. Ma questo ce lo dirà lo studio che è in corso. Inoltre abbiamo chiesto che i sedimenti dovuti a Vaia vengano utilizzati per sistemare le spiagge rendendo più appetibile il lago e agevolando anche l'attività riproduttiva dei pesci».

D'altra parte che questi abbassamenti siano "dannosi" alle attività lo testimonia anche Cesare Passuello titolare del Chalet al Lago di Vallesella a Domegge. «Ormai non c'è più possibilità di fare surf, di andare in pedalò o di fare canoa o kayak. Noi abbiamo già ritirato le nostre imbarcazioni suscitando qualche disappunto dei turisti. Ma non è colpa nostra perché la presenza di tanto fango rende impossibile mettere in acqua le barche. È un peccato», conclude Passuello, «perché la stagione sta andando bene e potevamo allungarla di almeno una settimana». —

© BY NC ND / ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Lago di Santa Croce in questi giorni: il livello basso rivela la terra

LONGARONE

Dal torrente Desedan tolti 8mila mc di ghiaia per la sicurezza dei ponti

BELLUNO. Per la prima metà di ottobre saranno conclusi i lavori sul torrente Desedan a Longarone, curati dai Servizi Forestali regionali, per la messa in sicurezza del ponte ferroviario e del vicino ponte sull'Alemagna.

«Tra i vari danni provocati da Vaia – spiega l'assessore regionale Bottacin – c'è stata un'eccezionale piena del torrente Desedan, che, di conseguenza, presentava delle condizioni di sovralluvionamento, giunte a livello critico con le recenti, intense precipitazioni estive».

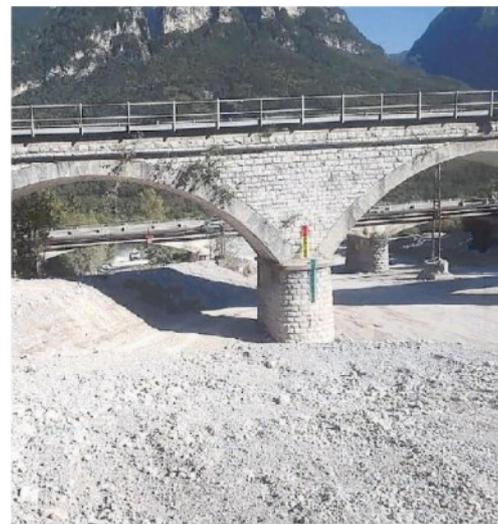
Vista la situazione pericolosa in cui versava, in particolare, il tratto finale del torrente, dove a circa 200 metri dall'immissione nel fiume Piave si osservava un enorme accumulo detritico, la Regione, tramite i Servizi Forestali, ha valutato la necessità di un intervento urgente.

«Al momento abbiamo già abbassato di 4 metri il livello del materiale che ostruiva la luce delle arcate con una movimentazione di 8.000 metri cubi di materiale – prosegue Bottacin – i lavori proseguiranno con la ricalibratura dell'alveo a monte fino ad arrivare al guado presente sul torrente».

«Un intervento migliorativo importante, per il quale abbiamo impegnato 200mila euro, – conclude l'assessore – l'obiettivo è evitare per il futuro che ulteriori eventi di debris-flow, possano occludere completamente la sezione utile di deflusso in corrispondenza dei ponti e provocare un'erosione rovinosa per la zona di Villanova». —



Lavori in corso sul torrente Desedan



Liberate le arcate dei ponti sulla ferrovia e sull'Alemagna



L'inchiesta

**Caso Autostrade,
dipendenti sospesi
e legali indagati
Scintille M5s-Pd**

Angela Pederiva

Dopo i tre arresti domiciliari e le sei misure interdittive, ci sono altri due indagati nell'inchiesta sui falsi report sui viadotti autostradali. La procura di Genova procede per l'ipotesi di favoreggiamento nei

confronti di Fabio Freddi, avvocato dello studio Andreano, e di Valentina Maresca, responsabile dell'ufficio legale di Spea Engineering, impresa del gruppo Atlantia: i due sono accusati di aver suggerito e acquistato (...)

Grandi opere e polemiche

**Viadotti, indagati i legali
e Aspi sospende due addetti
Di Maio: avanti con la revoca**

► Il ministro De Micheli: «La posizione del Governo è stata espressa da Conte»

► Atlantia: «Assumeremo ogni iniziativa a salvaguardia della nostra reputazione»

**AVVOCATO E GIURISTA
SONO ACCUSATI
DI AVER COMPRATO
PER GLI INQUISITI
DEGLI APPARATI
ANTI-INTERCETTAZIONI**

**I TECNICI AL LAVORO
PER PALAZZO CHIGI
STUDIANO LO STRALCIO
DELLA CONCESSIONE
SOLO PER LA A10:
50 CHILOMETRI SU 3.000**

IL CASO

VENEZIA Dopo i tre arresti domiciliari e le sei misure interdittive, ci sono altri due indagati nell'inchiesta sui falsi report sui viadotti autostradali. La procura di Genova procede per l'ipotesi di favoreggiamento nei confronti di Fabio Freddi, avvocato dello studio Andreano, e di Valentina Maresca, responsabile dell'ufficio legale di Spea Engineering, impresa del gruppo Atlantia: i due sono accusati di aver sugge-

rito e acquistato i jammer, cioè i disturbatori di frequenza da dare agli inquisiti per il crollo del ponte Morandi, così da evitare di essere intercettati. Le varie società, tra cui Autostrade per l'Italia, hanno annunciato di aver sospeso i dipendenti coinvolti e la stessa holding della famiglia Benetton si è detta pronta a prendere ulteriori provvedimenti, ma per il ministro (e leader del M5s) Luigi Di Maio questo non basta: «Andiamo avanti con la volontà di revocare le concessioni, mi fa piacere che pure per il Pd questa parola non sia più un tabù».

piacere che pure per il Pd questa parola non sia più un tabù».

L'INCHIESTA

Gli inquirenti liguri hanno



trasmesso una parte degli atti ai colleghi di Avellino, dopo che in una conversazione Paolo Berti, ex numero tre di Aspi, ha confidato all'ex capo delle manutenzioni nazionali Michele Donferri Mitelli di avere mentito al processo per la strage del bus in cui persero la vita 40 persone. Ma il cuore dell'inchiesta continua a pulsare da Genova, da dove la Guardia di finanza è partita insieme al procuratore aggiunto Francesco Pinto per andare a perquisire lo studio milanese dell'avvocato Freddi, nonché gli uffici della Muteki, ditta specializzata nel campo investigativo-informatico. Nella sede di Cesano Maderno sono state trovate fatture per circa 60mila euro per forniture di apparecchiature elettroniche: secondo la Procura, i jammer, appunto.

LE SOCIETÀ

Edizione, che detiene il 30,25% di Atlantia, che a sua volta controlla Autostrade, esprime in una nota «il suo sgomento e il suo turbamento per quanto emerso nelle ultime ore a seguito della doverosa attività svolta dall'Autorità Giudiziaria, in relazione alle diverse indagini in corso dopo la tragedia del crollo

del Ponte Morandi di Genova, con i suoi 43 morti che pesano sulle coscienze, ed esprime l'assoluto suo rispetto per il lavoro svolto dalle Autorità competenti». La holding trevigiana ribadisce di aver seguito «con estrema attenzione e partecipazione lo svolgersi dei fatti che si sono succeduti dal 14 agosto dello scorso anno, dichiarando sin dal primo giorno la sua determinazione nel fare tutto ciò che è in suo potere per favorire l'accertamento della verità e delle responsabilità dell'accaduto». Ora l'azionista di riferimento, «alla luce dei recentissimi eventi», assicura che «prenderà senza esitazione e nell'immediato tutte le iniziative doverose e necessarie, anche a salvaguardia della credibilità, reputazione e buon nome dei suoi azionisti e delle aziende controllate e partecipate». In quest'ottica Aspi ha assunto due decisioni: da una parte, sono stati sospesi e sostituiti «con effetto immediato» i suoi due dipendenti indagati, in attesa che il Consiglio di amministrazione convocato in via straordinaria per domani valuti «ulteriori iniziative a tutela della Società»; dall'altra, sul sito aziendale sono state pubblicate le schede di dettaglio sul

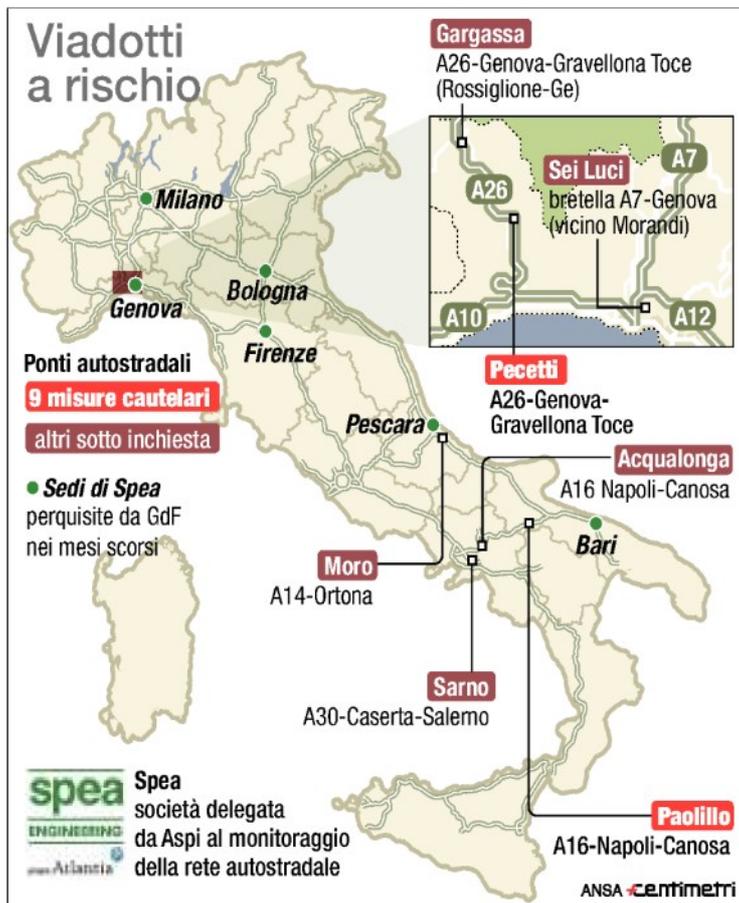
viadotto Pecetti e sul ponticello Paolillo e le relative comunicazioni inviate al ministero delle Infrastrutture, da cui «emerge una condizione di piena sicurezza delle due opere».

LA POLITICA

Di Maio però rilancia: «Non è possibile che quella gente possa continuare a gestire i nostri ponti. Come concessionari, in Italia, non ci sono solo i Benetton, per questo noi parliamo della "revisione" del sistema delle concessioni». Fra i tecnici al lavoro per la Presidenza del Consiglio circolerebbe l'idea di operare una revoca parziale della sola A10, che pesa soltanto per 50 chilometri sugli oltre 3.000 della rete Aspi: la concessione tra Autostrade e Stato è infatti unica e revocarla in maniera unilaterale comporterebbe penali per oltre 20 miliardi. Sul tema il fronte dem si attiene strettamente alla linea già indicata dal premier Giuseppe Conte. «Il presidente del Consiglio si è espresso alla Camera il giorno della fiducia: quella è la posizione del Governo», afferma Paola De Micheli, ministro dei Trasporti.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SUL SITO Aspi ha messo online la scheda del viadotto Pecetti (ANSA)

La sentenza Coge fallita, in 21 senza lo stipendio

La Coge Mantovani, il ramo d'azienda costituito dall'impresa di costruzioni "Ing. E. Mantovani Spa", storica società del settore delle infrastrutture impegnata nelle lavorazioni collegate al completamento del Mose, è stata dichiarata fallita dal giudice del Tribunale civile Giovanni Giuseppe Amenduni. L'operazione di ricapitalizzazione promessa non è mai andata in porto e i 21 dipendenti non avranno pagati i 700 mila euro di stipendi arretrati. La società, con sede legale a Marghera sede amministrativa a Padova, di fatto non esiste più. Era specializzata nella ricerca, nello studio, nella progettazione ed esecuzione in Italia e all'estero di lavori edili e civili di qualsiasi genere.

Aldighieri a pagina XI

Coge Mantovani, c'è il fallimento

►La società non è stata ricapitalizzata come promesso, non saranno pagati i 700 mila euro di stipendi arretrati
►L'accordo con le due ditte pakistane per rilanciare l'impresa di fatto non ha portato a nulla di concreto

**SI TRATTA DEL RAMO
D'AZIENDA COSTITUITO
DALL'IMPRESA
DI COSTRUZIONI
MANTOVANI
LEGATA AL MOSE**

LA SENTENZA

PADOVA La Coge Mantovani, il ramo d'azienda costituito dall'impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani Spa storica società del settore delle infrastrutture impegnata nelle lavorazioni collegate al completamento del Mose, è stata dichiarata fallita dal giudice del Tribunale civile Giovanni Giuseppe Amenduni. L'operazione di ricapitalizzazione promessa non è mai andata in porto e i 21 dipendenti non avranno pagati i 700 mila euro di stipendi arretrati. La società con sede legale a Marghera in via Moranzani e sede amministrativa a Padova in via Belgio, rappresentata da Maria

Manuela Ferrari residente a Monza, di fatto non esiste più. Era specializzata nella ricerca, nello studio, nella progettazione ed esecuzione in Italia e all'estero di lavori edili e civili di qualsiasi genere.

IL FALLIMENTO

Il giudice ha sentenziato il fallimento della Coge Mantovani, dopo diverse ore di Camera di consiglio, nella tarda serata di giovedì. Curatore fallimentare è stato nominato Michele Antonucci di Padova. Adesso, per legge, entro tre giorni il legale rappresentante della società dovrà presentare i bilanci, le scritture contabili e fiscali, e l'elenco dei creditori. Il giorno 6 marzo del 2020 si procederà all'esame dello stato passivo ancora danti al giudice Amenduni e si capirà a quanto ammonta il "buco" lasciato da Coge Mantovani. L'azienda lo scorso 13 giugno aveva concluso un accordo con due gruppi pakistani, Burki Group e Naveed Con-

strucion (rispettivamente di Burki Sami Ullah Khan e Khan Sheraz) con sede a Islamabad. Le due società avevano promesso di ricapitalizzare la Geco, società controllante la Coge Mantovani, e di versare entro dieci giorni al massimo il denaro per risarcire i dipendenti. Ma l'operazione non è mai avvenuta. In questi mesi le tre sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil hanno organizzato almeno un paio di presidii di fronte al Tribunale per sostenere i trenta lavoratori difesi dall'avvocato Francesco Rossi, rimasti senza stipendio dal novembre dell'anno scorso.

L'ACCORDO



Le due ditte pakistane, che hanno siglato l'accordo in uno studio notarile di Padova, avevano promesso una ricapitalizzazione di Geco di oltre 2 milioni di euro così da pagare gli stipendi arretrati per 700 mila euro. Sul piano della governance, l'accordo prevedeva una presenza dei nuovi soci in Coge Mantovani pari al 25%. All'interno della nuova holding, invece, i due partner pakistani avrebbero avuto il possesso di quote maggiori al di sotto del 50%. A livello di progetti e contratti previsti, poi, la nuova società si doveva assicurare lavo-

ri per importanti opere nel Paese asiatico (un ospedale ad Islamabad e due dighe nel Pakistan settentrionale) per un valore di circa 1 miliardo di dollari, che sarebbero dovuti partire entro l'autunno. L'accordo siglato avrebbe consentito alla controllata Coge Mantovani di ristabilire un equilibrio finanziario che, negli ultimi mesi, era stato turbato sia a causa dei mancati pagamenti da parte delle stazioni appaltanti, e sia secondo Coge dal contenzioso per circa 23 milioni di euro con la Ing. E. Mantovani Spa.

Marco Aldighieri



IL SIT-IN I dipendenti davanti alla sede veneziana di Coge Mantovani protestano per il mancato versamento degli stipendi arretrati

Grattacielo, fotovoltaico anti-degrado

► Svelato il progetto del gruppo Hera: «Con l'energia alternativa il complesso di via Pisa abatterà i consumi del 50 per cento»
► Il risparmio consentirà di ridurre il debito di 700 mila euro
L'amministratore: «Stanerò i condomini che non pagano»

Dal degrado al futuro: nuove facciate con pareti ventilate, pompa di calore geotermica e impianti fotovoltaici. Il grattacielo di via Pisa si prepara a cambiare definitivamente volto attraverso una svolta green, sostenuta dagli ecobonus, e contemporaneamente a raddrizzare i propri conti in rosso. Ieri pomeriggio l'assemblea dei condomini ha approvato quasi all'unanimità la proposta di affidare lo studio per il rilancio. Ase metterà subito sul piatto 40mila euro di cui 20mila per sistemare le parti del grattacielo che rischiano di crollare. L'amministratore Zuin: «Sia chiaro che inseguirò in tutto il territorio nazionale le persone che lavorano e non pagano nulla»



Favaro a pagina II **NEL MIRINO Il grattacielo di via Pisa**

Grattacielo di via Pisa rilancio e svolta green

► I condomini hanno affidato a Hera il progetto per riqualificare il complesso Fotovoltaico e pareti ventilate: i lavori da 10 milioni pagati con gli ecobonus

I PROPRIETARI CEDERANNO I BENEFICI FISCALI ALLA SOCIETA' CHE FORNIRA' ANCHE TUTTA L'ENERGIA

IL FUTURO

TREVISO Nuove facciate con pareti ventilate, pompa di calore geotermica e impianti fotovoltaici. Il grattacielo di via Pisa si prepara a cambiare definitivamente volto attraverso una svolta green, sostenuta dagli ecobonus, e contemporaneamente a raddrizzare i propri conti in rosso. Un salto nel futuro per la Tower house di Treviso. Ieri pomeriggio l'assemblea dei condomini ha approvato quasi all'unanimità la proposta di affidare lo studio per il rilancio dell'intero complesso ad Ase, so-

cietà della galassia della multiutility Hera, che metterà subito sul piatto 40mila euro: 20mila per sistemare le parti del grattacielo che rischiano di crollare e altri 20mila per uno studio completo sugli interventi di efficientamento energetico realizzabili.

IL PROGETTO

Il progetto, con i relativi costi, sarà pronto per Natale. Verrà inserito il rifacimento delle facciate, con la possibilità di scegliere nuovi colori, attraverso la realizzazione di un isolamento a pareti ventilate, con schermatura dei raggi del sole, sia per l'estate che per l'inverno. Di seguito, si pensa a una pompa di calore geotermica con la contabilizzazione individuale per ogni appartamento. Con questo sistema l'impianto di riscaldamento centralizzato potrà sostanzialmente diventare autonomo grazie all'installazione

di singoli contatori e di valvole termostatiche sui termosifoni in modo che ogni famiglia possa regolare la temperatura e tenere sotto controllo la propria spesa. L'altra frontiera è il fotovoltaico. «Il grattacielo potrà trasformarsi da un problema a un complesso a consumo di energia quasi zero - spiega Alessio Parisi, responsabile dello sviluppo commerciale di Ase -; è stimabile una riduzione dei consumi del 50% rispetto ai livelli attuali. Di fatto il risparmio diventerebbe una rata utile a ri-



pianare i debiti».

I COSTI

Le stime dicono che l'intera operazione potrebbe valere qualcosa come 10 milioni di euro. Come può far fronte a una spesa del genere un condominio con un debito che viaggia verso i 700mila euro? Attraverso la cosiddetta cessione del credito di imposta. Ase offre ai condomini la possibilità di sfruttare fino in fondo tutti i benefici fiscali. «Il sistema che sostiene la riqualificazione energetica potrà arrivare a coprire l'85% dell'operazione - fa il punto Alessandro Zuin, l'amministratore condominiale che segue il grattacielo dalla fine di giugno -, ai condomini non resterebbe che pagare il 15%. Questa fetta è

stimabile in 2 milioni. Ma potrà essere rateizzata in 10 anni». La legge consente di recuperare le spese sostenute per la riqualificazione energetica di edifici e impianti termici in 10 rate annuali. Con il proprio progetto, Ase chiede agli inquilini di via Pisa di cederle il credito d'imposta. A fronte di questo, la società riconoscerà subito al grattacielo il valore complessivo decennale della detrazione fiscale a titolo di pagamento parziale dei lavori. Sarà poi la società a recuperarlo dallo Stato in 10 anni.

IL VINCOLO

C'è un altro vincolo: il gruppo Hera chiede ai condomini l'esclusiva sulla fornitura dell'energia. «Ma dopo la riqualificazione energetica ne basterà ben poca»,

sottolinea Parisi. Un'operazione simile ha già coinvolto con successo il condominio Leonardo Da Vinci di Mestre. Per via Pisa i tempi sono segnati. A dicembre arriveranno progetto e conto, sulla cui base le famiglie decideranno se procedere o meno. Entro marzo dell'anno prossimo verranno raccolte le offerte delle imprese edili più grandi d'Italia. A giugno potrà arrivare l'approvazione del progetto. E a settembre verranno aperti i cantieri. Dovrebbero durare poco più di un anno: per non rischiare di far saltare il piano economico bisogna concludere tutto entro la fine del 2021.

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il recupero delle periferie



COME SARA' Il condominio Da Vinci di Mestre riqualificato da Hera, modello anche per via Pisa

Piazza, parco, piste e anche un birrificio a S. Paolo e S. Liberale

► I risultati dello studio dell'università sui due quartieri
L'assessore Tassinari: «Riempiti gli spazi non utilizzati»

«VANNO SFRUTTATE LE POTENZIALITÀ DEL MERCATO ORTOFRUTTICOLO COME POLO DI RICERCA E PROMOZIONE» IL PROGETTO

TREVISO Un birrificio a sud della caserma, che diventerà area di degustazione, ricezione alberghiera e svago. In asse con lo sviluppo del mercato ortofrutticolo e la promozione dei prodotti tipici della provincia come radicchio, prosecco e birra collegata alle produzioni agricole tradizionali. Poi nella zona del laghetto Antille, lungo la direttrice della Feltrina, un parco a tema dove potrebbero innestarsi una fattoria didattica e un maneggio. Gli studenti dell'Università di Udine hanno completato l'analisi e la proiezione sperimentale su San Paolo e San Liberale. E dai loro progetti emerge una possibile periferia ideale.

LO SGUARDO

Due quartieri simbolo della periferia trevigiana, tra i più popolosi, ricchi di umanità ma anche di problemi: San Paolo e San Liberale, per diversi motivi, so-

no stati scelti come "laboratorio" di rigenerazione urbana. L'assessorato all'Urbanistica ha infatti stretto un accordo con il "Laboratorio integrato di Progettazione Urbanistica" tenuto dal professor Piero Pedrocco. Un accordo fortemente voluto dall'assessore Linda Tassinari, che sulla rigenerazione urbana punta moltissimo. «Non si tratta di un incarico professionale - aveva spiegato la Tassinari - ma di una spontanea collaborazione avente fini scientifici e sperimentali protesa allo sviluppo dell'architettura». Ecco dunque i primi risultati del test effettuato sulla possibile rigenerazione delle periferie nord della città. «I quartieri presi in esame manifestano una chiara disgregazione e una zonizzazione accentuata - scrivono gli studenti - vorremmo collegare queste zone tra loro lungo l'asse principale di viale Europa sfruttando al massimo le potenzialità del mercato ortofrutticolo che diventerebbe un polo di ricerca e promozione per i prodotti del territorio».

OBIETTIVI

Puntare sull'enogastronomia e potenziare le ciclabili: ecco la riflessione su San Liberale e San Paolo. L'area collocata tra il campo di rugby e il natatorio svi-

lupperebbe invece la possibilità di diventare luogo di ricucitura tra San Liberale e San Paolo. Come? Grazie ad una nuova piazza centrale collocata a fianco dello stadio ma soprattutto con un intervento integrativo previsto a est, con la costruzione di un piccolo polo culturale con biblioteca, casa della musica, piccola galleria e asilo nido. Su questo studio di riqualificazione lavorerà l'assessore Tassinari, per trarre spunti utili alla rigenerazione delle periferie. «Per migliorare la qualità della vita nella città bisogna puntare all'innovazione disegnando nuovi modelli». E nel progetto di rigenerazione si parlerà molto di "vuoti urbani": «Particolare attenzione verrà posta ai vuoti urbani e agli spazi non più utilizzati - sottolinea l'assessore - che verranno reinterpretati come nuove opportunità. Questo può favorire interventi protesi alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio che limiteranno il consumo del suolo». Sulla questione collegamenti, l'Università propone un progetto di intensificazione di ciclopedonali dal centro, e una "tramvia lungo viale Europa che funga da sistema portante per il trasporto pubblico locale.

Elena Filini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LO STADIO DI RUGBY Il collegamento tra i due quartieri avverrebbe secondo lo studio nella zona dello stadio di rugby dove sorgerebbe una nuova piazza e un polo culturale e ricreativo con biblioteca, asilo nido, una piccola galleria e un centro di musica

Piscina olimpica alla Fontaine Tanti dubbi dei consiglieri

► Il progetto definitivo attende l'esame del consiglio comunale per il via libera

**DE COL:
«BONIFICHEREMO
A NOSTRE SPESE
L'AREA BOCCIOFILA
COSTRUITA
SULL'AMIANTO»**

LIDO

Pesanti critiche e politicamente trasversali, in commissione consiliare comunale a Ca' Farsetti, al progetto della piscina olimpica all'ex asilo La Fontaine. La commissione era tecnico illustrativa, la decisione finale sarà affidata al consiglio comunale. Dopo l'illustrazione dell'assessore all'urbanistica, Massimiliano De Martin, si è scatenato un fuoco di fila di critiche. «Questa operazione - ha attaccato Maurizio Crovato - porterà pochi benefici al Lido e parecchi a un imprenditore che, legittimamente, fa i propri interessi e si ritroverà ad avere un albergo, con una splendida piscina di 50 metri, e una stupenda vista sulla laguna». E ha ricostruito così la vicenda: «Non è chiaro ancora quale sarà l'effettivo beneficio del Comune di Venezia, che cede due vie. Si tratta di un'operazione nata 12 anni fa, con il sindaco Cacciari e se non si era arrivati a una decisione, qualche pro-

blema c'è. Inutile raccontare le fiabe: va tutto bene, ma se si sbandiera che il Lido avrà vantaggi, qui casca il palco». L'esponente fucsia aggiunge alcuni elementi tecnici. «Come si può pensare di fare una piscina olimpica senza un congruo numero di parcheggi e dove non possono arrivare nemmeno gli autobus perchè non riusciranno mai a fare la curva?»

LA REPLICA

«Noi crediamo che avere una piscina olimpica da 50 metri possa essere una leva importante per il Lido. Una cosa è certa: crediamo in questo investimento e ci investiremo 8 milioni. Il resto sono chiacchiere». Risponde così l'imprenditore Fabrizio De Col, a capo della Alberoni srl.

A proposito delle critiche De Col riconosce che almeno, dopo 12 anni, questa amministrazione ha avuto, per lo meno, il merito di dare delle risposte. «Dopo anni di rimpalli assurdi, ci hanno detto: questo si può fare, quest'altra cosa no. E noi abbiamo agito di conseguenza, nel rispetto dei ruoli». In molti consiglieri sono rimasti dubbi. «Ognuno può avere la propria opinione ed è giusto chiedere chiarimenti». L'imprenditore è convinto che nella nuova struttura, si possano organizzare

manifestazioni sportive.

«La differenza sta tutta qui: avere o non avere una piscina olimpica. È un po' come poter disporre di un Palazzetto: se ce l'hai puoi pensare di fare delle cose e degli eventi, che, senza una struttura adeguata, non potresti nemmeno pensare di ospitare». Si teme che il Lido non abbia le condizioni logistiche adeguate per ospitare questo tipo per ospitare grandi manifestazioni. «Nessuno vuole portare al Lido un'Olimpiade. Tutti gli eventi devono creare indotto ma essere compatibili con le caratteristiche dell'isola che nessuno vuole stravolgere».

I VANTAGGI

Alcuni consiglieri hanno detto che non è chiaro con esattezza quale sia il beneficio pubblico? «È tutto scritto in modo preciso nella convenzione, quantificata dagli stessi uffici comunali. Bonificheremo, a nostre spese, anche una sorta di "bomba ecologica" come la vecchia Bocciofila che è stata costruita tra l'amianto». A che punto sono i lavori per la piscina? «I lavori sono già ripresi. Se il Comune ci darà tutti i permessi previsti, contiamo di inaugurare la piscina olimpica per la primavera 2020»

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LIDO L'area della piscina di De Col alla Fontaine

Politica

La Lega: «Ora puntiamo su Venezia»

Oggi guiderà un migliaio di militanti veneziani a Pontida, da domani sarà al lavoro per rilanciare la Lega a livello metropolitano. Con l'obiettivo dichiarato per Andrea Tomaello, neo commissario del Carroccio, di puntare alle elezioni del 2020 a Venezia.

De Gaspari a pagina XII

La Lega diventa metropolitana «Ora puntiamo su Venezia»

► Il neo commissario Tomaello, 29 anni, spiega come cambierà il movimento

MILLE MILITANTI OGGI A PONTIDA GUIDATI DAL NUOVO RESPONSABILE CON ESPERIENZE A ROMA E BRUXELLES

IL NUOVO CORSO

MESTRE Una decina di pullman verso Pontida, le auto private invece non si contano. Flotta numerosa in marcia dal Veneziano per il prato simbolo del raduno leghista: un migliaio circa i veneziani in viaggio tra ieri pomeriggio e questa mattina, tra cui una sessantina di giovani della Lega, in Lombardia già da ieri per il loro congresso. Per Andrea Tomaello, fresco di nomina a commissario provinciale, è il miglior risultato degli ultimi anni: «Segno - dice - che anche qui in provincia la base è solida e compatta attorno a Matteo Salvini e lo sostiene appieno, a cominciare dalle sue ultime scelte politiche». Miranese, consigliere all'opposizione nel comune retto dal centrosinistra della presidente dell'Anci Veneto Maria Rosa Pa-

vanello, Tomaello è da sempre impegnato nell'associazionismo (è stato presidente della Polisportiva parrocchiale). Laureato in Scienze politiche ed economia ha discusso la sua tesi sulla Città metropolitana di Venezia e ha scelto di proseguire gli studi iscrivendosi a Giurisprudenza. Salvini doc, a 29 anni ha già un curriculum politico importante: ha lavorato fianco a fianco del proprio leader a Bruxelles ed è anche un fedelissimo di Lorenzo Fontana, avendo fatto parte del suo staff prima all'Europarlamento e poi a Roma, dopo la nomina a ministro alla Famiglia (e, per un mese, agli Affari europei) del governo uscente. Adesso il nuovo ruolo, sempre spinto da Fontana, di commissario veneziano, che per la prima volta riunisce l'intero territorio metropolitano.

L'ORGANIZZAZIONE

In viaggio verso Pontida, il neo commissario guarda al suo nuovo impegno e traccia la via: «Ho già incontrato - spiega - tutti i rappresentanti eletti in Parlamento e in Regione per fare il

punto con loro sul lavoro che ci aspetta. Entro la fine della prossima settimana nominerò il "direttorio" che mi affiancherà, saranno 4-5 persone rappresentative di tutto il territorio e punterò anche in questo caso sui giovani, oltre che su militanti preparati e di esperienza. Un occhio di riguardo sarà dato a Venezia». Subito dopo, mano ai contenuti: «Punteremo a riorganizzare la Lega in tutta la provincia: un territorio "unito" come è ora può arrivare a livelli di iscrizioni e attività pari a Padova e Treviso. Vorrei che i nostri rappresentanti girassero il territorio a spiegare il loro lavoro. Abbiamo bisogno di informare e formare continuamente i nostri iscritti e i nostri amministratori. Presteremo particolare attenzione alle prossime elezioni di Venezia: spero di avere la squadra pronta il prima possibile, così già in autunno potremo iniziare un confronto con le associazioni su temi come la sicurezza, il turismo e il sociale».

Filippo De Gaspari

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LEADER Il neo commissario della Lega metropolitana Andrea Tomaello con il segretario del partito Matteo Salvini

Riqualficazione di Altobello all'ultimo miglio

►Vertice fra Comune Veritas e residenti per i lavori da finire

CONTRATTO DI QUARTIERE

MESTRE I rappresentanti dei residenti di Altobello, il "Gruppo di ascolto" e "Altobello in cammino", si sono incontrati nei giorni scorsi con i vertici dell'Amministrazione comunale di Venezia, progettisti e tecnici di Veritas per fare il punto sugli interventi attesi, la riqualficazione dell'area abbandonata di 5.200 metri quadrati in mezzo al quartiere (compresi tra il parco "Padre Ugo Molinari" di Madonna Pellegrina, il condominio Casanova e il parcheggio pubblico di via Bissolati), e in secondo luogo il completamento del Contratto di quartiere che era stato finanziato dallo Stato con una quarantina di milioni di euro e ha portato alla riqualficazione del popoloso rione con la pedonalizzazione e il nuovo arredo urbano delle strade, il restauro del Centro civico e via di seguito. Per quanto riguarda i 5.200 metri quadrati di spazi da riqualficare (la sistemazione del parcheggio fronte via Bissolati e dei percorsi ciclopdonali, la realizzazione di un'area recintata per i cani e di una attrezzata

con giochi per bimbi e ragazzi con alcuni campi sportivi polivalenti) la Giunta dovrebbe approvare il progetto già entro la fine di settembre, dopodiché ci vorranno 6 mesi per la gara europea che porterà all'individuazione dei soggetti che lo realizzeranno, e a seguire l'avvio dei cantieri. Per i primi mesi dell'anno prossimo, dunque, si saprà quando le opere saranno ultimate. Quanto al completamento del Contratto di quartiere il Comune ha approvato in linea di massima le richieste: mancano la terza isola ecologica da realizzare fra le due Navi dell'Ater, il rifacimento dei marciapiedi di via Squero, le telecamere per controllare i parcheggi, il collegamento con una ciclabile illuminata tra la darsena alla fine di via Costa e viale Ancona, tutti interventi finanziati con i risparmi della riqualficazione complessiva del quartiere inaugurata nel 2014. Riguardo all'isola ecologica, i residenti si aspettano una piazzola interrata come quella a fianco del parco "Padre Ugo Molinari", ma l'Amministrazione deve decidere se farla così o in superficie. Nella zona indicata, a dire il vero, si nota già un cantiere aperto e si vede uno spazio che sembra pensato per una piazzola esterna che costerebbe 200 mila euro contro i circa 600 mila di un impianto sotterraneo.



ALTOBELLO Il collegamento tra via Fornace e via dello Squero (sullo sfondo) dove è stata ricavata la piazzola per l'isola ecologica

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La svolta "green" vale 2mila occupati

► Venezia scommette sui progetti di riconversione sostenibile
Dai biocarburanti all'idrogeno: tutte le sfide per i prossimi anni

► A Marghera i posti di lavoro tornano a crescere anche grazie
agli investimenti su nuove tecnologie. Un piano per la mobilità

La sfida della sostenibilità non è solo etica: la svolta "verde" dovrebbe portare entro il 2025 almeno 2mila nuovi posti di lavoro a Porto Marghera. E finora, grazie agli investimenti su tecnologie più pulite per la prima volta gli addetti tornano a crescere, fermando l'emorragia. Si tratta

ovviamente di numeri nemmeno paragonabili a quelli del vecchio polo chimico industriale, oggi quasi interamente dismesso. Tuttavia è un segnale. Ecco la strada che sta percorrendo il Comune per arrivare a una città sempre più sostenibile, a cominciare dalla mobilità, cui è dedicata tutta la prossima settimana.

Fullin alle pagine II e III

La città: l'economia e l'ambiente Trasporti, ricerca e industria La svolta "verde" vale 2mila posti

► Porto Marghera fulcro delle nuove produzioni "sostenibili"
Il Comune intende accelerare in linea con gli obiettivi europei

**RICICLO, CARBURANTI,
PISTE CICLABILI
TRA I PROGETTI
IN UN ANNO 10MILA
TONNELLATE IN MENO
DI ANIDRIDE CARBONICA**

FUTURO SOSTENIBILE

VENEZIA Turismo incontrollato, espansione urbana senza pianificazione, inquinamento, traffico spesso bloccato, mezzi pubblici obsoleti e patrimonio edilizio spesso da riqualificare. Questa città, intesa come la "grande Venezia" è stata per decenni sinonimo di crescita insostenibile e ora ne sta pagando le conseguenze. Ci sono però degli spiragli di novità che sono più di

semplici idee, che si sono tradotte in norme e investimenti e altre invece più futuribili e incerte nella realizzazione. Il tentativo lo si sta facendo e non a caso il sindaco Luigi Brugnaro sarà con alcuni assessori al meeting C40 di Copenhagen, dove si riuniscono le 96 città del mondo che cercano di trainare i rispettivi Paesi verso un mondo più sostenibile e non per questo più povero.

LA SVOLTA GREEN

Gli ingredienti della svolta green del Comune si sono visti a più riprese. Sia chiaro: diverse attività sono state iniziate dalle amministrazioni precedenti e alcune con grande merito come la rete di piste ciclabili, i parchi e il bosco, tanto per citarne solo alcuni. Ora si dà una certa organi-

cità agli interventi.

«Fin dal primo giorno dell'insediamento - spiega l'assessore allo Sviluppo economico, Simone Venturini - il tema dell'economia circolare ha interessato il Comune in tutti gli ambiti: dalla mobilità, in cui abbiamo investito molto, soprattutto nell'automobilistico con gli autobus di nuova generazione alimentati a



biodiesel prodotto qui fino ai bus elettrici che saranno in servizio al Lido. Sappiamo che nel settore navigazione "è molto da fare e stiamo dando intanto dei segnali, come il vaporetto e il taxi ibrido, nuovi vaporetto e così via».

Non c'è solo la mobilità, tuttavia, perché le aree di intervento sono vastissime. C'è il nuovo regolamento edilizio che prevede la possibilità di realizzare tetti e pareti verdi in terraferma, anche con aumento delle superfici utili. C'è tutta la partita del riciclo dei rifiuti e il riutilizzo delle eccedenze alimentari, nonché la conversione dell'illuminazione pubblica a led. C'è il settore turistico, che con difficoltà - data la liberalizzazione completa - si sta cercando di regolamentare e controllare. Il prossimo anno con la smart control room sarà possibile anche contare e individuare i flussi turistici in città. Almeno sulla carta.

GLI INVESTIMENTI

Dal Comune dicono che dal 2015 a oggi a Porto Marghera si è invertito il trend della perdita di posti di lavoro e ora ci sono circa mille addetti in più rispetto a 4 anni fa. E questo è un appeal in più per possibili investitori. La politica green, dovrebbe portare

se tutto andrà per il verso giusto ulteriori 2mila posti di lavoro. Il deposito di Lng (gas naturale liquefatto) ne porterà da solo almeno 100. Questo il possibile sviluppo delle aree di Porto Marghera: ci sono richieste per fare campi fotovoltaici, ma anche rapporti importanti con l'università di Padova che completa l'offerta formativa di Ca' Foscari in materia scientifica. Con Eni e Veritas c'è un progetto da sviluppare sulle colture idroponiche. Non ci sarà il campo di pannocchie e marijuana che cantavano i Pitura Frcska, ma le piante avranno un loro ruolo. Nella prossima Giunta sarà portato uno stanziamento di 100mila euro per le sagre con stoviglie e contenitori biocompostabili, visto che il Comune aderisce al Free plastic challenge.

«C'è anche un importante lavoro - continua Venturini - per attrarre investimenti produttivi nell'economia circolare. Penso all'olio esausto, alla plastica al vetro. Il comune ha spinto Veritas a fare investimenti nel distretto di Fusina, circa 200 milioni. La partnership con Eni per il carburante da olio alimentare esausto è quella che fa parlare di più. Ma c'è la sfida sull'idrogeno che il sindaco sta lanciando e poi

con il carburante prodotto da rifiuti umidi. Tutto questo fa parte di un settore economico per noi particolarmente strategico e si è attivato un filone produttivo importante a Porto Marghera».

IBRIDO E BICICLETTE

Inoltre, un lavoro importante è stato fatto per completare le piste ciclabili.

«In questi 4 anni sono state realizzati 12 chilometri di nuovi percorsi - dice l'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto - e tutti gli itinerari sono illuminati e collegati tra loro, diversamente da prima. Oltre agli interventi conclusi o in corso di ultimazione - conclude - possiamo contare su altri 30 chilometri di nuove piste ciclabili, che in totale raggiungeranno i 182 chilometri»

Nelle auto, con il nuovo servizio completamente ibrido di car sharing gestito da Toyota, che premia lo stile di guida poco inquinante facendo pagare meno il noleggio, sono stati ottenuti buoni risultati. L'assessore Renato Boraso (Mobilità) parla di 10 tonnellate di anidride carbonica in meno immesse nell'atmosfera in 12 mesi.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ATTIVITA' PRODUTTIVE L'assessore Simone Venturini



AREA INDUSTRIALE Porto Marghera è il fulcro della scommessa "green" per l'economia veneziana

Un sindaco in dribbling tra i cantieri

Da viale Stazione ad Alte al nodo della Pedemontana tra lavori e code. «È il problema più complesso»

Avanza il nuovo ospedale: «Poi rifaremo la viabilità»

Qui c'è molto da fare ma abbiamo cinque anni per poter realizzare tutto

GIANFRANCO TRAPULA
SINDACO

Antonella Fadda

Un sindaco in dribbling tra i cantieri. Metti una mattina a visitare la città insieme con Gianfranco Trapula, eletto da poco più di cento giorni. La prima tappa è Alte Ceccato, frontiera di opere in corso, fulcro dei nodi più spinosi dell'attualità, soprattutto sul fronte viabilistico. Proprio nella popolosa frazione, dopo un veloce caffè, si va a salutare la pattuglia della polizia locale "Dei Castelli" intenta a fare controlli lungo via Battaglia. I tre agenti hanno appena fermato il conducente di un tir che si ostina a voler passare nella via. «Non si può, c'è un'ordinanza apposita di divieto per i mezzi pesanti - spiega il sindaco - eppure tutti i giorni ne vengono fermati diversi». Il tempo di attraversare la strada e si arriva in viale Stazione, già interessata da alcuni lavori riguardanti i sottoservizi. «Per fortuna ancora poco e saranno terminati - osserva - stiamo già rifacendo dei marciapiedi, altri verranno sistemati. Poi finalmente si potrà procedere con

le asfaltature. Il volto del viale cambierà completamente, stiamo approntando un piano interamente dedicato ad Alte». E poi indica l'incrocio con via Volta, dove per tutta l'estate le squadre hanno lavorato per ripristinare i marciapiedi e dove verrà posizionato un attraversamento pedonale rialzato. Durante la breve passeggiata sono molti i cittadini che lo salutano. Trapula si ferma con tutti, stringe mani e scambia due parole. «In campagna elettorale ho sempre detto di voler essere il sindaco fra la gente, è un impegno a cui non verrò meno».

Ultimamente quando si parla di Alte il discorso cade sempre sul nuovo casello e sulla Pedemontana. Non può mancare un sopralluogo alla rotatoria, lungo la bretella e poi percorrere la variante alla Sp 246. Nonostante siano le 9.30 del mattino il traffico è intenso, le auto in coda. «È stato il primo grave problema che mi sono trovato ad affrontare subito dopo esser stato eletto - afferma -. Grazie alla sinergia di tanti enti ed associazioni il nodo del casello è stato sbloccato. A breve è in programma un incontro tecnico con Regione, Autostrade, Pedemontana e Ferrovie». I tempi di realizzazione saranno inevitabilmente lunghi. «L'iter va avanti ma certo questi lavori provocano

problemi alla viabilità. Prima si concluderanno meglio sarà». Durante il tragitto il discorso cade anche sull'ambiente e sull'abbandono rifiuti. «Abbiamo acquistato le fototrappole che verranno installate in diverse zone di abbandono. Allo studio c'è l'inasprimento delle sanzioni e presto sigleremo una convenzione con una associazione di cacciatori abilitata a dare multe». Si arriva quindi all'ospedale, dove i lavori proseguono spediti e le squadre sono già arrivate al piano terra del nuovo polo sanitario. «Di nostra competenza sarà la realizzazione del parcheggio il cui costo è di un milione di euro. La viabilità del quartiere verrà rivista completamente quando l'ospedale sarà terminato». Un breve passaggio poi davanti alle scuole. «Nei mesi estivi siamo intervenuti per la sicurezza degli edifici e per il risparmio energetico con un finanziamento di 800 mila euro», dice Trapula. Il tour si conclude in piazza Carli nel parco giochi appena inaugurato e rinnovato con materiale ecologico. «Alla nostra attenzione ci sono tutte le aree verdi ad esempio il chiosco del parco di via Volta è stato affidato a due cooperative sociali che impiegheranno nella gestione le persone disabili». E conclude: «A Montecchio c'è molto da fare, abbiamo cinque anni per realizzare tutto». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I lavori in corso in viale Stazione ad Alte per rifare i marciapiedi



Lunghe file di auto all'altezza del casello A4, uno dei nodi irrisolti



Viabilità "quiz" nella zona degli svincoli della futura Pedemontana



Il sindaco Gianfranco Trapula al cantiere dell'ospedale. SERVIZIO TROGU

Il Tar Lombardia: indicazioni necessarie se la fornitura a gara è con posa in opera

Appalto k.o. senza costo lavoro

Oneri per personale e sicurezza da precisare nell'offerta

Non conta se il bando di gara preveda o meno l'indicazione dei costi necessari per il personale e l'antinfortunistica. Con il nuovo codice dei contratti pubblici l'obbligo scaturisce direttamente dalla legge

DI DARIO FERRARA

Annullata. È tutta da rifare la gara d'appalto con relativa aggiudicazione perché il raggruppamento temporaneo d'impresa risultato vincitore non ha specificato nell'offerta i costi relativi alla manodopera e alla sicurezza su lavoro. L'indicazione risulta necessaria perché a ben vedere la fornitura messa a gara è con posa in opera, il che fa scattare l'obbligo in base all'articolo 95, comma decimo, del codice dei contratti pubblici. E quanto emerge dalla sentenza n. 1680/19, pubblicata dalla quarta sezione dal Tar Lombardia.

Errore inescusabile. Accolto il ricorso dell'azienda concorrente che ottiene lo stop alla procedura prima che sia firmato il contratto con il Rti vincitore.

L'indicazione degli oneri per il personale e l'antinfortunistica è doverosa perché nel nostro caso il bene fornito non può essere fruito dal destinatario in modo immediato dopo la consegna: la locazione di prodotti informatici, infatti, prevede anche la posa in opera dal momento che sono poste a carico dell'appaltatore tutte le operazioni necessarie a far funzionare le apparecchiature. E il fatto che l'offerta glissi sui costi per manodopera e sicurezza non è un'omissione che può essere sanata con il soccorso istruttorio, vale a dire la procedura con cui l'amministrazione concede al privato un termine di 10 o 15 giorni per mettersi in regola con i documenti necessari: in questo caso l'obbligo viene

previsto dalla legge e l'eventuale mancata riproduzione nel capitolato e dal bando di gara non rende scusabile l'errore dell'impresa, che deve saperlo in qualità di operatore professionale; una tesi, questa, confermata dall'adunanza plenaria del Consiglio di stato.

Inutile invocare l'inadeguatezza dei moduli di gara: l'azienda risultata sconfitta ha potuto esporre i costi nell'offerta prima della conversione in pdf e della firma digitale. E si poteva fare altrettanto sulla copia cartacea facoltativa. Insomma: fa un buco nell'acqua chi invoca la sentenza 309/19 della Corte di giustizia europea che ha promosso la normativa italiana laddove esclude il soccorso istruttorio, ritenendo necessaria la sanatoria soltanto quando sono le disposizioni della gara d'appalto che non consentono alle imprese partecipanti di indicare i costi nelle offerte.

Per i giudici Ue, dunque, l'estromissione dalla gara di chi non si adegua è la regola, alla quale sono consentite solo deroghe di stretta interpretazione. D'altronde la disposizione di cui all'articolo 95, comma 10, del decreto legislativo 50/2016 non avrebbe senso se ad aggirarla bastasse un bando di gara che non ribadisce la necessità di dichiarare i costi della manodopera. Il tutto mentre le imprese che partecipano alla procedura pubblica hanno doveri di diligenza, tanta esperienza e vaste competenze tecniche per confezionare le offerte.

Certezza del diritto. Non sempre, però, lo stop alla gara arriva prima che l'amministrazione committente firmi il contratto con l'aggiudicatario. Poniamo che l'impresa vinca l'appalto ma nei documenti necessari alla partecipazione non abbia indicato gli oneri aziendali di sicurezza. Allora la società seconda classificata fa annullare l'aggiudicazione. Ma i lavori, ormai, non si possono più fermare. Che succede? Il comune che li ha

commissionati sarà costretto a risarcire alla seconda in graduatoria il mancato profitto. Lo stabilisce la sentenza n. 337/18, pubblicata dalla prima sezione del Tar Calabria.

Accolto il ricorso della società che si è vista soffiare la gara per i lavori nella scuola del paese, ormai a buon punto: prevale l'interesse pubblico alla continuità nell'appalto e scatta dunque il risarcimento per equivalente alla seconda classificata. L'articolo 95, comma decimo, del decreto legislativo 50/2016 parla chiaro: l'operatore deve indicare gli oneri aziendali in materia di salute e sicurezza del lavoro connessi alla gara. E l'interpretazione letterale appare in linea con esigenze di certezza del diritto.

È escluso che l'aggiudicatario inadempiente possa invocare la tutela dell'affidamento: la norma ha carattere imperativo e l'impresa partecipante alla gara pubblica è un operatore qualificato che deve conoscere le regole. Alla società danneggiata deve essere riconosciuto l'interesse positivo, vale a dire il profitto che avrebbe ricavato dall'esecuzione dei lavori: il tutto senza detrarre alcun aliunde perceptum, perché l'azienda allega di non aver avuto altre commesse e l'amministrazione non contesta la circostanza. Al comune non resta che avanzare una proposta risarcitoria entro novanta giorni.

Principio dell'eterointegrazione. Non conta poi se il bando di gara preveda o meno l'indicazione dei costi necessari per il personale e l'antinfortunistica. Con il nuovo codice dei contratti pubblici,



infatti, l'obbligo scaturisce direttamente dalla legge che indica come elemento economico essenziale gli oneri sostenuti dell'azienda per tutelare la salute dei lavoratori. È quanto emerge dalla sentenza 2358/17, pubblicata dalla terza sezione del Tar Campania.

Resta fuori dalla procedura a evidenza pubblica la società che puntava a gestire la raccolta dei rifiuti urbani in un comune del Napoletano. È escluso che l'impresa candidata possa ottenere il termine di dieci giorni per mettersi in regola previsto dall'articolo 83, nono comma, del decreto legislativo 50/2016: il soccorso istruttorio, invero, si può ottenere soltanto per sanare le mere carenze formali del documento di gara unico europeo, mentre la partecipante alla procedura che non espo-

ne i costi necessari agli adempimenti per la sicurezza sui luoghi di lavoro viene meno a un obbligo imposto dalla legge che integra di per sé gli atti di gara: non conta allora se il bando, il disciplinare oppure lo stesso modello di offerta economica predisposto dalla stazione appaltante prevedano la dichiarazione separata degli oneri per la salute dei dipendenti.

Né rileva la giurisprudenza dell'adunanza plenaria del Consiglio di stato e della Corte di giustizia europeo pro soccorso istruttorio: si tratta di pronunce anteriori al nuovo codice appalti e nelle more la direttiva Ue 2004/18 risulta abrogata.

Precetto imperativo. In precedenza risulta ancora più chiaro il Consiglio di stato con la sentenza 5873/15, pubblicata dalla quinta sezione:

niente appalti senza costi di sicurezza interni perché si tratta di un precetto imperativo per qualsiasi tipo di procedura pubblica, quale che sia la posta in palio: lavori, servizi o forniture. L'impresa che non si adegua viene meno a un obbligo che integra «dall'esterno» la legge di gara: resta dunque fuori dalla procedura anche se il bando non prevede l'estromissione ad hoc; il tutto in base al principio di «tassatività attenuata» delle cause di esclusione dalle gare, sancito dall'articolo 46 del codice dei contratti pubblici. Nella specie, anche si dovesse ritenere che il bando abbia escluso l'obbligo delle imprese di indicare i costi di sicurezza aziendale in sede di offerta, la legge di gara risulta comunque impugnata sul punto da un'impresa partecipante.

—© Riproduzione riservata—

Il principio

Deve essere annullata l'aggiudicazione della gara d'appalto laddove non risultano indicati nell'offerta i costi per manodopera e sicurezza sul lavoro dal momento che l'attività messa a gara deve ritenersi una fornitura con posa in opera laddove il bene fornito non risulta immediatamente fruibile e l'omissione non può essere sanata con il soccorso istruttorio.

**Tar Lombardia - Milano sentenza 1680, sezione quarta del 19/7/2019
dlgs 18/4/2016, n. 50, art. 95**

ALBIGNASEGO

Cantieri per 6 milioni Si parte dalle scuole

Entro fine anno tutti i lampioni sostituiti con lampade a led
Via libera alla nuova palestra, due milioni solo per le ciclabili

Serena De Salvador

ALBIGNASEGO. Investimenti per sei milioni e una serie di lavori di ammodernamento e messa in sicurezza per rendere ancor più efficiente la città.

È il risultato della variazione al bilancio del programma sulle opere pubbliche dal 2019 al 2021 approvata martedì in consiglio comunale.

La proposta, presentata dal sindaco Filippo Giacinti, è stata approvata contando sul parere favorevole dei consiglieri del Movimento 5 Stelle e ha visto solo un astenuto e un voto contrario, entrambi dal Partito democratico.

«Si tratta di ingenti investimenti nel settore delle opere pubbliche, frutto di un'analisi meditata sulle condizioni e le criticità reali del territorio» ha spiegato il primo cittadino «Manovre importanti e onerose, ma che segneranno una svolta per il comune». Relatore della proposta di variazione, ora entrata nel bilancio del corrente triennio, è stato l'assessore competente Federico Rampazzo.

Gli interventi sono una ventina e prenderanno il via tra quest'anno e il 2021. L'investimento totale, che va a sommarsi ai fondi già stanziati, è di 5.930.000 euro. Già dai prossimi mesi sono previsti una serie di interventi, con 970 mila euro stanziati per la messa in sicurezza della rete stradale. Altri 210 mila euro saranno investiti nel campo dell'istruzione, con l'adeguamento di tre scuole primarie alle norme antincendio.

A beneficiarne saranno gli istituti "Raggio di Sole" di Mandriola, la Aldo Moro di San Giacomo e la Guglielmo Marconi di Carpanedo. Sem-

pre entro fine 2019 il Comune punterà anche sull'illuminazione pubblica con 130 mila euro, installando nuovi lampioni con lampade a led per sostituire quelle a gas e un netto miglioramento sia nel consumo energetico che nella qualità della luce. A farla da padrone nel 2020 sarà il nuovo collegamento stradale tra via Roncon e via Torino, con un investimento di 980 mila euro, seguito dai 780 mila messi sul piatto per realizzare il nuovo parco pubblico in via della Costituzione.

Un'area verde di sedicimila metri quadrati in cui sorgerà anche il nuovo teatro. Il primo stralcio del progetto (che da solo vale tre milioni) è stato approvato dalla giunta il 30 luglio 2018 e rientra anch'esso nel bilancio 2019/2021. Il prossimo anno continuerà la sistemazione dei marciapiedi grazie a 500 mila euro, oltre alla realizzazione di una rotatoria in via Roma per 250 mila euro e all'adeguamento dei sistemi antincendio del palasport Gazzabin con 240 mila euro. Nel 2021 al centro dei lavori ci sarà la nuova palestra di via Pirandello (300 mila euro) insieme alla realizzazione di una nuova pista di atletica per 750 mila euro. E ampio spazio sarà dedicato anche alle piste ciclabili, che entro due anni vedranno investiti dal Comune oltre due milioni per raggiungere alti standard di sicurezza ed efficienza.

La variazione al bilancio ha visto approvare anche il secondo stralcio di interventi su via Manzoni e via San Pio X, rispettivamente per 450 e 370 mila euro. E i lavori ad Albignasego sono già cominciati, con le recenti asfaltature delle vie Battaglia, Marco Polo, Galilei e Vespucci portate a termine nei giorni scorsi.



IL VINCOLO E IL CENTRO COMMERCIALE

Catajo al Consiglio di Stato

Opposizione ambientalista al ricorso della Varde

DUE CARRARE. Le associazioni ambientaliste La Nostra Terra, Lasciateci Respirare e il Coordinamento dei Colli Euganei si stanno mobilitando per sostenere al Consiglio di Stato il Ministero dei Beni Culturali contro il ricorso presentato dal fondo americano Varde sul vincolo di tutela del Castello del Catajo (nella foto a fianco), che ha reso inedificabile i terreni di via Mincana dove dovrebbe sorgere il mega centro commerciale di Due Carrare.

«Con l'avvocato Davide Furlan stiamo preparando l'opposizione al ricorso di Varde», afferma Annalaura Capuzzo del comitato La Nostra Terra.

«Oltre a noi ci saranno alcune associazioni di categoria dei commercianti fermamente contrarie alla realizzazione della mega struttura di vendita. A ottobre abbiamo in programma un convegno con la presenza di esperti del settore del commercio e della viabilità. L'impatto che avrà la struttura sulla rete viaria di Due Carrare e di Battaglia Terme e sull'ambiente sarà notevole. A questo va aggiunto la programmata terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Padova Sud-Monselice».

Il passaggio di proprietà dei terreni di via Mincana tra la Deda Srl e il fondo Usa ha rimesso in moto l'iter per la realizzazione di quello che Varde ha battezzato come Retail Park. Si tratta di un progetto, a detta dei rappresentanti ReStar Srl che opera in qualità di *asset manager* per il Fondo Varde, che porterà ad una importante riqualificazione dell'area che darà un forte impulso economico al territorio della Bassa padovana. Sempre secondo le previsioni del Fondo saranno impiegate nella struttura oltre mille persone senza contare l'indotto che potrebbe arrivare a 10 volte tanto. Non da ultima la sostenibilità ambientale che sta a cuore agli ambientalisti. «La struttura sarà integrata nella natura e utilizzerà materiali eco sostenibili che ben si inseriscono con l'ambiente circostante» si legge in una nota di Varde. Sul fatto che il progetto del Retail Park porterà, oltre ad un beneficio sul piano occupazionale, una riqualificazione dell'area, gli ambientalisti nutrono dei dubbi e per questo da ottobre torneranno a manifestare.—

Gianni Biasetto



La capogruppo e la controllata si sono aggiudicate la gara
L'appalto vale 44,5 milioni di euro; opera da consegnare in 34 mesi

A Rizzani de Eccher e Sacaim l'ospedale pediatrico di Ancona

Rizzani de Eccher si è aggiudicata, in qualità di leader di una joint venture composta anche dalla controllata Sacaim, i lavori per la costruzione del nuovo Ospedale materno-infantile Salesi, in ampliamento al complesso ospedaliero esistente in località Le Torrette di Ancona.

Il valore complessivo dell'appalto ammonta a 44,5 milioni di euro. Il lavoro che Rizzani de Eccher eseguirà per conto della Regione Marche in 34 mesi, prevede un nuovo ed all'avanguardia blocco ospedaliero articolato in diversi edifici e padiglioni per una superficie complessiva di circa 35 mila metri quadrati e 112 nuovi posti letto, con un edificio destinato all'anatomia patologica ed altri servizi connessi, oltre che opere di demolizione per circa 10 mila metri quadrati delle strutture esistenti.

La nuova struttura, che avrà camere da uno o due posti letto ed essere quindi in grado di accogliere un genitore dei piccoli degenti, sarà suddivisa in vari livelli.

È prevista la realizzazione di un sofisticato by-pass impiantistico provvisorio per il

mantenimento in esercizio dell'ospedale durante le lavorazioni di costruzione del nuovo pediatrico.

«Rizzani de Eccher e Sacaim consolidano con questa importante acquisizione il loro track record in campo ospedaliero dopo aver costruito con successo e soddisfazione dei clienti altri importanti strutture ospedaliere in Italia», commenta l'azienda. Nell'elenco delle opere ospedaliere di Rizzani de Eccher, oltre al prossimo nosocomio marchigiano, ci sono l'ospedale nuovo di Udine, gli Spedali civili di Brescia, una struttura a Bolzano, il San Polo di Monfalcone, l'Ospedale civile di Mirano e quello di Latisana.

Nel ruolo di società di costruzioni, il gruppo friulano si è specializzato soprattutto nelle grandi opere infrastrutturali, strade, autostrade, viadotti, ferrovie e metropolitane. Da un paio di decenni si è affacciata sul mercato globale realizzando importanti opere di ingegneria in vari paesi del mondo, dall'America Centrale agli Usa, dalla Russia alle Repubbliche dell'Asia Centrale, dall'Africa al Medio Oriente fino all'Estremo Oriente. —



Il rendering dell'ospedale materno infantile Salesi di Ancona



TRAVOLTA DAL CASO MOSE

Coge Mantovani speranze finite Ecco il fallimento e il curatore

Fallimento per la Coge Mantovani della famiglia Chiarotto, azzerata dallo scandalo Mose. VITUCCI, BEL-
LONIE BELLOTTO / PAGINE 2 E 3

Coge Mantovani fallita, arriva il curatore

A marzo 2020 il giudice esaminerà il passivo, i creditori hanno un mese per reclamare il dovuto. Le critiche della Cgil

Carlo Bellotto

PADOVA. Il fallimento è arrivato ieri mattina, anche se tutto era stato deciso nella camera di consiglio del giorno precedente di fronte al tribunale fallimentare. Un destino davvero inglorioso per la Coge Mantovani spa, sede legale a Fusina Malcontenta di Venezia, via Moranzani 86 e sede amministrativa a Padova in via Belgio 26. L'estratto della sentenza riassume l'attività dell'azienda nella ricerca, studio, progettazione ed esecuzione in Italia e all'estero di lavori edili e civili, legalmente rappresentata da Manuela Maria Ferrari, 56 anni di Monza. Il 6 marzo 2020 si procederà all'esame dello stato passivo di fronte al giudice delegato Giovanni Amenduni. Entro i 30 giorni precedenti tutti i creditori sono chiamati a reclamare quanto dovuto, il curatore è Michele Antonucci. Da quanto è possibile ricostruire sino ad ora i debiti sono di circa un milione di euro solo in merito agli stipendi dei dipendenti. Cosa potrebbe accadere adesso? La palla è in mano al curatore che potrebbe decidere di proseguire

l'attività per gestire gli appalti già aggiudicati, ritenendo questa la soluzione migliore per un rilancio. Una decisione però che comporta la riassunzione di personale. L'altra scelta potrebbe essere quella di sciogliere il contratto e restituire l'azienda alla capofila la "Ing. E. Mantovani".

«Dopo la chiusura definitiva del ramo edile di Fip industriale, il fallimento di Coge Mantovani una grande esperienza industriale, quella intrapresa dalla famiglia Chiarotto, che si chiude nel modo peggiore, senza rendere neppure merito alla sua storia» esordisce Dario Verdicchio, segretario generale Fil Padova. «I successi che in passato questo gruppo imprenditoriale ha indubbiamente registrato sono da attribuire alle intuizioni e alla tenacia di Romeo Chiarotto, ma sono state contemporaneamente frutto dell'impegno, della passione, dell'intelligenza dei lavoratori che vi hanno operato. Un autentico patrimonio umano e professionale sta dunque per essere disperso. Un patrimonio che, negli ultimi anni, è stato considerato semplicemente un peso di cui liberarsi. Questo

è accaduto sia nel caso del ramo edile di Fip industriale, sia nel caso di Coge Mantovani. A dimostrarlo, è la circostanza che proprio mentre Coge Mantovani fallisce, Mantovani è alle prese con il concordato, alleggerita appunto del fardello rappresentato da decine di dipendenti che non ricevono lo stipendio da mesi. Chi oggi si sorprende dell'inaffidabilità di chi ha costituito Coge Mantovani ci lascia sbigottiti. I curriculum dei protagonisti del fallimento erano noti, risulta davvero incredibile che fossero ignorati da protagonisti di primissimo piano della scena economica regionale e nazionale. È forte da più parti la tentazione di liquidare l'intera questione attribuendo ogni responsabilità alla crisi economica iniziata nel 2008 e tuttora in corso, con l'edilizia a pagare il prezzo più salato». —



Romeo Chiarotto



La parabola della ditta acquisita dalla famiglia Chiarotto nel 1987: vent'anni dopo avrebbe fatturato oltre 500 milioni

Le molte vite della Ing. Mantovani la società che materializzava i sogni

Realizzò con altri
l'autostrada del Sole
e il trampolino
olimpico di Cortina

LA STORIA

Ha partecipato alla costruzione dell'Autostrada del Sole e del trampolino olimpico di Cortina 1956. L'Impresa Ing. E. Mantovani non ha solo accompagnato da protagonista lo sviluppo del Paese, ma ne ha in parte materializzato i sogni. In anni in cui il progresso si misurava in tondini di ferro e in quantità di gru sveltanti verso il cielo.

Con l'acquisizione, nel 1987, della famiglia Chiarotto dall'Ing. Mantovani, rimasto senza eredi, l'azienda continua e anzi accelera la sua galoppata. Punta alle opere di ingegneria idraulica: una scelta azzeccata che gli permetterà di attraversare la crisi post Tangentopoli e affrontare con il vento in poppa gli anni Novanta. Sarà un manager dalla provata esperienza, appena saldati i suoi debiti con la giustizia a guidare la Mantovani fino al traguardo più ambito, nel 2003, che la farà entrare nel giro che conta: si chiama Piergiorgio Baita e guida la Mantovani dentro il Consorzio Venezia Nuova, che conosce bene, acquisendo le quote di Impregilo, e quindi i lavori del Mose.

Baita racconterà come proprio in quell'anno i lavori del Mose prenderanno un certo abbrivio anche per la competenza ingegneristica apporata dalle maestranze di Mantovani. Lavori complessi pagati a piè di lista secondo il metodo messo a punto dal leader del Consorzio, Giovanni Mazzacurati.

C'è una frase del patron Romeo Chiarotto che descrive la nuova vita dell'impresa Mantovani: "siamo usciti da quella gara ad eliminazione che sono gli appalti pubblici per diventare artefici del proprio destino" specializzandosi nella finanza di progetto e come general contractor. Di fatto si dà l'addio allo "scomodo" mercato, scegliendo la via dell'accordo con i potenti di turno.

In quegli anni Mantovani è sulla cresta dell'onda: il fatturato passa dai 182,5 milioni del 2004 agli oltre 503 milioni del 2008, aumentando del 176%. Mentre i dipendenti passano da 293 a 420. Mantovani piglia tutto: dall'Ospedale di Mestre al Mose, dalla terza corsia dell'A4 al Passante di Mestre. E poi la piastra dell'Expo a Milano vinto con il 41,8% di ribasso: qualcosa di peggio di un'anomalia.

E poi rapida la rovina: Baita viene arrestato il 28 febbraio del 2013 e dopo pochi mesi, anche grazie alle sue confessioni, l'inchiesta travolge tutto il sistema corruttivo che ha tenuto in piedi la

politica e, una parte importante, dell'imprenditoria in Veneto. Oggi per Mantovani suonano le campane a morto. Il tribunale ha accolto la richiesta di fallimento della Coge Mantovani, la società che ha acquisito, l'anno scorso, la parte operativa, e che non paga uno stipendio dal novembre dell'anno scorso. Un altro pezzo pregiato dell'imprenditoria nordestina è finito nella polvere.

Una fine ineluttabile? Per rispondere a questa domanda serve andare a vedere quanto è successo a Parma. Nella città emiliana ha operato la stessa Coge, che ha acquisito il ramo d'azienda di Mantovani: Manuela Maria Ferrari, protagonista in passato di un paio di sfortunate scalate a società di calcio, insieme a John Gaethe Visendi, condannato in appello a San Marino per bancarotta fraudolenta e Andrea Roma, ex capo dell'ufficio tecnico del San Raffaele che ha patteggiato la pena per il furto di un milione di euro. Nessuno di questi con la minima esperienza nel settore delle grandi opere o dell'edilizia.

In quel caso, però, il venditore, accorgendosi di quale stoffa era fatta la compagnia di ventura, ha deciso di riprendersi l'impresa, rilanciandola. Una partita che, fin qui, la famiglia Chiarotto non ha giocato. —

Gianni Belloni

© BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

176%

La percentuale di incremento di fatturato della Mantovani in quattro anni: dal 2004 al 2008. Sono gli anni del Mose, dell'ospedale di Mestre della terza corsia della A4.

41,6%

Il ribasso percentuale con cui Mantovani si aggiudica l'appalto per lavorare all'interno dell'Expo di Milano.



28

Il giorno di febbraio del 2013: una data spartiacque. Piergiorgio Baita, il potente manager della Mantovani viene arrestato. Pochi mesi dopo, grazie alle sue confessioni, lo scandalo mose travolge tutti, il Governatore Galan tra questi.

1956

L'anno delle Olimpiadi invernali di Cortina. Il trampolino è stato costruito dalla Ing. Mantovani, una delle aziende edili più agili e competenti della Penisola. Vent'anni dopo la società sarà acquisita dalla famiglia Chiarotodi Padova.

6

I miliardi di euro spesi finora per costruire il Mose, il sistema di paratoie mobili che dovrebbe servire per proteggere Venezia dall'acqua alta. Il sistema, stando al bilancio del 2018 approvato in questi giorni, dovrebbe entrare in funzione alla fine del 2021.

5%

È la percentuale di lavori che manca per completare la grande opera della laguna. Ma in questo momento gravano sulla realizzazione beghe legali che hanno estromesso le grandi aziende a favore di quelle più piccole.



Uno dei tanti sit in di operai e sindacalisti davanti alla sede della Mantovani a Padova

ATLANTIA, L'IRA DEI BENETTONAvviso ai manager del gruppo: tuteleremo la nostra reputazione
APAG 8La fiducia degli azionisti di riferimento vacilla dopo le intercettazioni choc e gli arresti
La holding Edizione annuncia «iniziative dolorose e necessarie» a tutela della credibilità

I Benetton: basta garantismo Primi dubbi sugli alti dirigenti

IL RETROSCENA

Marco Menduni

Fino a pochi giorni fa la famiglia Benetton si era sempre fidata dei suoi manager. Anche durante l'inchiesta sul crollo del ponte Morandi, anche quando sono arrivate le iscrizioni sul registro degli indagati, gli interrogatori, le prime crepe nelle versioni difensive. Ora però, dopo gli arresti, dopo le pesantissime intercettazioni contenute nelle cento pagine dell'ordinanza di custodia cautelare, quella fiducia vacilla. L'intenzione è di far luce sulle responsabilità interne di Autostrade: non solo quelle dei funzionari colpiti dai provvedimenti della magistratura, ma di un intero sistema.

Va letta in questa luce la nota di Edizione, la holding dei Benetton che controlla il 30,25 per cento di Atlantia, che a sua volta controlla Autostrade per l'Italia. Parole calibrate: il gruppo ha assicurato che prenderà, come azionista di riferimento, «senza esitazione e nell'immediato tutte le iniziative doverose e necessarie, anche a salvaguardia della credibilità, reputazione e buon nome dei suoi azionisti e delle aziende controllate e partecipate».

Qual è l'interpretazione autentica di queste affermazioni? Ce n'è una superficiale, ma non corretta: l'irritazione contro il ministro Luigi Di Maio. Il capo politico dei Cinquestelle ha tuonato ieri mattina: «Avanti con volontà di revoca

della concessione ai Benetton».

Non è così. Le intercettazioni riportate dai media, i documenti raccolti dalla procura, hanno incrinato le precedenti convinzioni e una linea, chiamiamola così, garantista verso i manager di Autostrade. I Benetton hanno iniziato a nutrire dubbi importanti sull'azienda. Emerge nella seconda parte della nota di Edizione che esprime «sgomento e il turbamento per quanto emerso nelle ultime ore». Ricordando «la tragedia di Genova, con i suoi 43 morti che pesano sulle coscienze».

Qual è l'interrogativo che i Benetton si stanno ponendo in queste ore? E' probabile che i funzionari sotto inchiesta si siano presi dei rischi molto importanti e abbiano assunto iniziative apparentemente illegittime: è la logica stessa a suggerire che possano aver avuto coperture, se non sollecitazioni, dal «piano di sopra».

Fino a che punto il piano sia quello immediatamente superiore o arrivi addirittura a lambire la sommità di un ideale grattacielo societario, è il vero dubbio, il grande quesito al quale dare una risposta. Ma soprattutto affiora adesso l'esigenza di un distinguo tra l'azionista di riferimento e il management, che è indipendente nell'ambito della prima società autostradale del mondo.

La posizione dei Benetton è chiara: non abbiamo mai saputo nulla di certe pratiche e non abbiamo mai detto a nessuno di stressare la redditività al punto tale da mettere in questione la sicurezza, voglia-

mo capire chi ha impartito questi ordini. Lo faranno con un internal audit, un'inchiesta interna di Edizione, passando ai raggi X i vari livelli di responsabilità.

Ma le preoccupazioni si rivolgono anche al futuro. Se una tranche collaterale del lavoro dei pm genovesi ha provocato tanto sconquasso e un ulteriore danno d'immagine, che cosa riveleranno le carte sul corpo principale dell'inchiesta, quella sulla tragedia del ponte datata 14 agosto 2018? L'ordinanza di venerdì fa dedurre che la procura dispone di intercettazioni imbarazzanti, che derivano da altre inchieste nazionali, anche precedenti al crollo del Morandi. Certo, Atlantia e Aspi si preparano alle repliche. Due le linee che affiorano in queste ore. La prima: far rilevare che la maggior parte dei funzionari coinvolti hanno un'elevata anzianità aziendale e provengano dal mondo della mano pubblica. Altri tempi, altre consuetudini. La seconda: far emergere che ogni tronco autostradale dispone di un budget autonomo e pressoché illimitato per gli interventi di sicurezza. Tradotto: non c'è necessità di individuare piani superiori per le coperture e ogni episodio va ricondotto a un ambito locale. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Dall'inchiesta sul crollo del ponte Morandi i nuovi filoni d'indagine

I DEM: PALAZZO CHIGI VERIFICHI SE È FATTIBILE

Revoca, a Conte la mediazione Così il Pd vuole evitare strappi

La parola d'ordine nel partito del segretario Zingaretti è evitare qualsiasi corto circuito che possa mettere a rischio l'esecutivo appena nato

Alessandro Di Matteo

ROMA. I dubbi sulla revoca restano, la possibilità di togliere ad Autostrade la concessione per il Pd è tutta da verificare, ma ora nel partito la parola d'ordine è evitare qualsiasi corto circuito che metta a rischio il governo a pochi giorni dalla nascita. Martedì la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli incontrerà i gruppi di maggioranza della commissione Trasporti della Camera e il mandato è proprio quello di evitare altri strappi, dopo l'intervista alla Stampa che aveva fatto infuriare M5S e che era stata giudicata intempestiva anche da parecchi dirigenti Pd di primo piano. L'apertura del capogruppo dem Delrio a una revoca parziale della concessione stempera il clima, tanto che Di Maio parla di rottura di un «tabù», e proprio De Micheli ora usa parole molto caute sul tema: «La posizione espressa dal presidente Conte (in aula alla Camera, ndr) è quella di tutto il governo».

Proprio questa è la linea del Pd: affidare la mediazione a Conte, appunto per evitare di mettere subito a rischio il governo, ma anche per non apparire come quelli che «difendono i Benetton», come spiega un Pd membro dell'esecutivo, «tanto più mentre escono queste notizie sulle presunte inadempienze nella manutenzione da parte del concessionario». Del resto, già subito dopo la polemica della scorsa settimana il vice-segretario Andrea Orland

do aveva dichiarato che «il Pd vuole che i responsabili del disastro del Morandi siano colpiti».

Di Maio, appunto, incalza: «Su Autostrade andiamo avanti con la volontà di revocare le concessioni ai Benetton, pure per il Pd questa parola non è più un tabù». Ma l'apertura di Delrio, in realtà, è meno incondizionata di come la racconta il capo politico M5S. Per il Pd tocca a Conte tirare le somme della verifica che palazzo Chigi ha già avviato da mesi sui 50 km del tratto dell'A10. L'eventuale revoca dovrebbe riguardare solo quel pezzo di autostrada e non l'intera concessione.

Peraltro, fa notare ancora l'esponente di governo Pd, «è chiaro che se emergono responsabilità bisogna sanzionare duramente il concessionario. Ma sta a Conte capire come farlo...». È proprio palazzo Chigi, è il ragionamento, che deve dire se sono emersi elementi che giustifichino la revoca e, soprattutto, se l'operazione sia fattibile giuridicamente. Non a caso lo stesso Conte, parlando alla Camera, ha usato parole non definitive: «Questo Governo porterà a compimento il procedimento senza nessuno sconto per gli interessi privati».

Raffaella Paita, deputata Pd, spiega: «Certo, la revoca non è esclusa. Ma dipenderà dagli approfondimenti che il governo sta compiendo». Soprattutto, aggiunge, l'eventuale revoca non può mettere a rischio un'altra opera, la Gronda, pure osteggiata da M5S: «Dobbiamo trovare il modo di sganciare le due cose. Genova non può rimetterci, in gioco ci sono 4 miliardi. L'eventuale soggetto che subentra deve essere in grado di usare quei soldi». —



RESA DEI CONTI IN ATLANTIA IN BILICO L'AD CASTELLUCCI

APAG.5

OGGI IL CDA DELLA HOLDING EDIZIONE

Benetton, resa dei conti con i manager: rischia il posto l'ad Castellucci

Mion: «Valuteremo le iniziative per tutelare gli azionisti»
Esclusa la vendita di Aspi: non è al momento sul tavolo

Marco Menduni

GENOVA. L'ora X è già arrivata. Complice un consiglio d'amministrazione già convocato, ma che alla luce degli eventi degli ultimi giorni è destinato a prendere una piega del tutto particolare, oggi sarà svelata la strategia dei Benetton (famiglia compatta nel cambio di passo) sul caso Autostrade. Il cda è quello di Edizione, la holding di famiglia che controlla Atlantia, che a sua volta controlla Aspi.

L'obiettivo: proteggere la reputazione degli azionisti e rimarcare le distanze da comportamenti illegali dei funzionari di Autostrade per l'Italia e di Spea, il braccio operativo delle manutenzioni, arrestati o raggiunti da misure interdittive venerdì. Ancora e soprattutto: scoprire se i loro comportamenti hanno ricevuto l'ok, con sollecitazioni e coperture, dai piani più alti delle società.

Il futuro dei massimi dirigenti di Atlantia e di Aspi è appeso alle sorti dell'internal audit, dell'inchiesta interna, di cui già oggi potrebbero essere individuati responsabili e modalità. Inevitabilmente andrà a toccare i piani alti, anzi, altissimi. Già nei prossimi giorni potrebbe essere ascoltato Giovanni Castellucci, oggi ad di Atlantia, che come ex numero uno di Autostrade è indagato per il crollo del ponte Morandi, la

tragedia con 43 morti.

Tra gli azionisti è palpabile la volontà di arrivare in tempi brevi alla resa dei conti. La poltrona di Castellucci potrebbe essere a rischio, ma c'è un elemento di complessità: l'ad gode della fiducia degli investitori presenti nel cda, tra cui il fondo sovrano di Singapore, la Fondazione cassa di Risparmio di Torino, la banca Hsbc e Lazard. Un avvicendamento al vertice non sarebbe un'operazione semplice e indolore.

La volontà dei Benetton è però evidente. Urgentissimo premere l'acceleratore sul dossier Autostrade; imprescindibile ribadire, anche con iniziative di grande portata mediatica, che l'azionista di controllo non ha nulla a che fare con eventuali comportamenti illeciti nelle società operative. Il segnale della svolta è arrivato sabato con la nota della holding della famiglia Benetton: ha ribaltato tutte le difese d'ufficio nei confronti dei management aziendali piovute sin dal 14 agosto 2018, la data della grande sciagura. Troppo devastanti, sulla reputazione e l'immagine del gruppo, le intercettazioni delle cento pagine dell'ordinanza cautelare. Impossibile continuare sulla stessa linea, quando gli stessi indagati parlano tra di loro di «margini di sicurezza rosicchiati» e di «superficialità sulla sicurezza», anche dopo la tragedia di Genova.

Eventi avvenuti, se le accuse dei pm saranno confermate, senza che siano scattati i doverosi controlli interni.

La compattezza dei Benetton è ribadita dal ritorno al timone di Edizione di Gianni Mion. Tocca a lui smentire le indiscrezioni circolate negli ultimi giorni sulla possibile vendita, su ipotesi di "spezzatino", ossia su uno spin-off di Autostrade per l'Italia. Lo fa con un'affermazione secca: non è sul tavolo. Ribadisce invece che si stanno valutando «tutte le iniziative doverose e necessarie a salvaguardia della credibilità, reputazione e buon nome dei suoi azionisti e delle società controllate e partecipate». Vendite, cessioni e affiancamenti non sono al momento all'ordine del giorno: un'azienda sotto stress come Aspi non potrebbe che essere valutata a prezzi di saldo, eventualità che determinerebbe l'insurrezione dei fondi. Invece la resa dei conti degli azionisti con il management, quella sì, è questione di ore. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Dall'inchiesta di Genova emerge lo spettro di «rapporti privilegiati» con il Genio Civile
Dopo il crollo del Morandi pressioni per far passare sul viadotto Pecetti trasporti eccezionali

Il patto di ferro tra i dirigenti per truccare e celare le carte

IL RETROSCENA

Tommaso Fregatti
Marco Grasso

Da una parte un'attività di depistaggio e inquinamento delle prove strutturate e pianificate con meticolosa precisione. Dall'altra indagati che ancora a cinque mesi dalla tragedia di ponte Morandi si lanciano in improvvisate e spericolate operazioni, ad esempio cancellando file e nascondendo dossier agli inquirenti. Senza raggiungere l'obiettivo, peraltro. «Accanto all'opera di preparazione dei dipendenti e dunque di studio e meditato ostacolo alle indagini, vi è poi il fai-da-te dei singoli dipendenti - scrive infatti il giudice Angela Maria Nutini nell'ordinanza dei provvedimenti cautelari - Il 15 febbraio del 2019 Andrea Indovino (ingegnere addetto ai controlli di Spea), mentre è al telefono con Lucio Ferretti Torricelli, cancella i file relativi ai trasporti eccezionali». Al suo superiore, tuttavia, il tentativo sembra alquanto «maldestro»: «Tanto ti beccheranno che li hai cancellati». Una profezia che, in effetti, si avvera. Indovino è un personaggio chiave dell'inchiesta sui report sulla sicurezza dei viadotti falsificati. Subisce pressioni dai suoi capi, a loro volta sollecitati da funzionari di Autostrade, per fare passare un tir da 140 tonnellate sul viadotto genovese Pecetti, sulla A26. È preoccupato per la tenuta dell'infrastruttura: «Ma come si fa a chiedere una verifica su un manufatto ammalorato, con un transito eccezionale che lo porta al limite della resi-

stenza? Non è possibile una superficialità così spinta dopo il 14 agosto. Cioè, vuol dire che la gente coinvolta non ha capito veramente un c..., ma proprio eticamente».

Nascondere atti era per il giudice una «scelta metodica». L'ingegnere di Spea Marco Vezil, ad esempio, si rifiuta di consegnare materiale durante una perquisizione, dopo essersi consultato con il direttore del Tronco di Genova Stefano Marigliani: «Va bene, io quelle foto dei lavori non gliele do però, eh?». Nel corso di un'altra ispezione i manager della società provano persino a far sparire una relazione di Riccardo Morandi, progettista del viadotto, risalente al 1985. All'inizio fingono di doverla cercare, poi, una volta trovata, negano di possederla: «Non possiamo dargli tutto». Sono telefonate registrate, così i finanziari del Primo Gruppo, andando quasi a colpo sicuro, trovano il dossier sulla scrivania del dirigente intercettato, Lucio Ferretti Torricelli. «Questa stessa filosofia - scrive ancora il giudice - porta Gianni Marrone (direttore di Tronco Aspi), a non consegnare materiale al Ministero e alla polizia giudiziaria. Uno scenario, insomma, che è tutto il contrario di quanto dichiararono Autostrade e Spea agli albori dell'indagine sul crollo del Ponte Morandi: «Forniremo massima collaborazione».

La perquisizione all'avvocato Fabio Freddi, indagato per favoreggiamento per aver gestito l'acquisto dei jammer (i dispositivi anti-cimici), e il ritrovamento nello studio legale milanese Andreano di quattro fatture da 70mila euro, hanno convinto la Procura che quella strategia sia stata decisa a un li-

vello societario più alto. Un sospetto che deriva anche d'altra constatazione: il meccanismo dei falsi report mostra per chi indaga un funzionamento molto verticistico delle società. Soggetti anche formalmente autonomi (come Spea), avevano per gli investigatori ben poca margine di manovra, come dimostrerebbero, per il giudice Angela Maria Nutini, le «pressioni imbarazzanti» dei dirigenti Autostrade sui controllori. «Ma che sono tutti sti 50? Adesso gli riscrivete e fate Pescara a 40, ti ho detto il danno d'immagine». A parlare è Michele Donferri Mitelli, responsabile nazionale delle manutenzioni di Autostrade. Ovvero il dirigente che, dopo aver raccolto da un collega la confidenza di aver mentito nel processo sulla strage di Avellino, gli consigliava di capitalizzare il silenzio e di «stringere un accordo con il capo». Un episodio che valorizza la tesi di un patto di ferro tra alcuni dei massimi dirigenti di Aspi (gli atti sono stati trasmessi ai magistrati campani). Nell'inchiesta emerge anche lo spettro di «rapporti privilegiati» con il Genio Civile, e il tentativo di influenzarne le valutazioni attraverso l'affidamento di incarichi: «Andiamo a parlare al Genio - dice Marrone - magari se conoscono qualcuno del loro entourage che può fare il collaudatore... potrebbe essere, uso il condizionale, un'idea?».—

BY NC ND AL CUN DI DIRITTI RISERVATI



Il ponte Morandi



Mistero sui veri debiti delle città: il Mef conta 24 miliardi, i Comuni 6

PASSIVI COMMERCIALI

Anci chiede al governo di ridurre le risorse da congelare a garanzia

Tra le richieste l'addio alle comunicazioni mensili alla piattaforma ministeriale

Anna Guiducci

La manovra finanziaria 2020 dei Comuni riporta al centro del dibattito le proposte di modifica delle norme sul rispetto dei tempi di pagamento della pubblica amministrazione e sulla gestione della Piattaforma elettronica per la certificazione dei crediti.

In un documento presentato nei giorni scorsi dalla commissione Finanza Locale di Anci per costruire la "piattaforma" di discussione con il nuovo governo sono evidenziate le forti criticità operative della Piattaforma dei crediti commerciali (Pcc), il cui aggiornamento è ancora assicurato attraverso interventi manuali che, oltre ad essere estremamente gravosi per gli operatori, non assicurano l'attendibilità dei dati rappresentati.

Attualmente infatti la Piattaforma segnala un debito commerciale comunale di 24 miliardi di euro a fronte di comunicazioni da parte dei Comuni per un valore di 6 miliardi di euro.

Le proposte di Anci si indirizzano su un duplice fronte. Da un lato, secondo le amministrazioni locali occorre alleggerire gli obblighi di accantonamento obbligatorio (fino al 10% delle spese intermedie) previsto dalla legge di bilancio 2019 se, oltre all'inadempienza sui tempi di pagamento, l'ente non ha chiesto alla Cassa depositi e prestiti l'anticipazione di liquidità a breve termine entro il 28 febbraio scorso.

Dall'altro si devono evitare per il prossimo anno i pesanti aggravii in termini di accantonamenti obbligatori imposti ai Comuni che

non sono ancora riusciti ad allineare i propri tempi di pagamento allo standard imposto dalle normative europee recepite anche dal nostro Paese.

La normativa attuale prevede l'obbligo di riduzione del debito commerciale residuo rilevato alla fine dell'esercizio precedente per almeno il 10 per cento rispetto a quello del secondo esercizio precedente. La misura non si applica solo se il debito scaduto non supera il 5 per cento del totale delle fatture ricevute nell'esercizio. L'ente deve inoltre dimostrare il rispetto dei tempi di pagamento, da calcolare sulle fatture ricevute e scadute nell'anno precedente (non solo su quelle pagate). Il comma 862 della legge 145/18 dispone, con decorrenza dal prossimo anno, l'obbligo per gli enti locali inadempienti di stanziare entro il 31 gennaio nella parte corrente del proprio bilancio un accantonamento denominato Fondo di garanzia debiti commerciali, sul quale non è possibile disporre impegni e pagamenti, che a fine esercizio confluisce nella quota libera del risultato di amministrazione.

L'importo del fondo, che immobilizza risorse libere (relative cioè a fondi non aventi specifica destinazione) che vanno dal 2 al 5 per cento degli stanziamenti per acquisto di beni e servizi, deve essere adeguato nel corso dell'esercizio a seguito delle variazioni di bilancio e può essere liberato l'anno successivo a quello in cui si verifica il rispetto delle condizioni di legge.

Anci propone di prorogare al 2021 la decorrenza delle sanzioni, al fine di valutare con maggior cognizione lo stato di operatività delle piattaforme Pcc e Siope+.

Su queste basi si dovrebbe poi intervenire con ulteriori strumenti di natura finanziaria, in particolare immettendo liquidità nel sistema sul modello del decreto legge 35/2013, e procedurale per assicurare ulteriori semplificazioni anche normative, a cominciare dall'abolizione degli obblighi di comunicazione mensili alla Pcc, ormai inutili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PONZANO

Nuovi impianti sportivi Si deve ripartire da zero

PONZANO. Non arrivano buone notizie per gli impianti sportivi di via Del Bellato. Si dovrà ripartire ancora una volta da zero. Fallito anche il tentativo di rilanciare il cantiere da parte dell'amministrazione precedente. «Di fatto non c'è alcun affidamento ufficiale in Comune», spiega il sindaco Antonello Baseggio, «l'amministrazione ha tenuto i rapporti solo con una delle società che avevano partecipato all'ultimo avviso pubblico. Ma non ci sono carte che dimostrino un incarico, e non c'è un piano economico vero a sostenere la proposta che la precedente amministrazione aveva scelto».

Il sindaco di Ponzano in queste settimane ha incontrato diverse persone coinvolte nel progetto di via del Bellato, innescato da un project financing che ormai ha quasi dieci anni. Ha incontrato la società "affidataria", a parole, del nuovo intervento, il legale del Comune, e alcuni di coloro che avevano partecipato all'ultimo avviso pubblico. Ma gli incontri, se possibile, hanno imbrigliato ancora di più una matassa che sembra impossibile dipanare. È emerso per esempio che il Comune aveva formato una commissione di tre persone pagati 100 euro a seduta per scegliere il progetto su cui far ripartire il cantiere, e successivamente aveva incaricato un tecnico di supportarli (costo 5.400 euro). Da qui l'incarico, a quanto pare non ufficiale, alla coppia Marfia-Cecconato, che aveva pure iniziati alcuni lavori, immediatamente fermati dal sindaco, perché in municipio non risultava alcuna autorizzazione. —

F.C.



IL PROGETTO

Ecco H-Campus Martedì la posa della prima pietra a Ca' Tron

H-Campus a Ca' Tron: martedì prossimo è in programma la cerimonia per l'avvio dei primi lavori.
MARCON / APAG. 37

RONCADE

Arriva la posa della prima pietra Nasce il progetto H-Campus

Martedì il via a uno dei più ambiziosi interventi architettonici alle porte di Venezia. Saranno presenti Zaia, Donadon e Bedoni, presidente di Cattolica Assicurazioni

Nel quartier generale di Ca' Tron si celebra la fase due del progetto «Polo avveniristico»

RONCADE. Una piccola pietra per un grande e decisivo passo verso la realizzazione dell'H-Campus. Martedì prossimo, 17 settembre, è in programma la cerimonia per l'avvio dei primi lavori. Nel quartier generale di Ca' Tron si celebra la fase due del progetto. È uno dei più ambiziosi interventi architettonici alle porte della laguna di Venezia degli ultimi decenni: saranno presenti alla posa della prima pietra il presidente della regione Luca Zaia, il fondatore di H-Farm Riccardo Donadon, il presidente di Cattolica Assicurazione Paolo Bedoni, l'amministratore delegato di Finint Investments Mauro Sbrogiò, il direttore generale di Cassa di Risparmio di Venezia e Prestiti Investimenti, Marco Sangiorgio.

L'ODISSEA

Per molti di loro, in particolare Donadon (che aveva anche minacciato di spostare tutto a Milano) è la fine di una piccola odissea burocratica: ottenere il via libera definitivo non è stato facile. Il progetto (valore 100 milioni di euro) è ambi-

zioso e prevede non solo di allargare l'attuale insediamento su altri 31.230 metri quadrati, con 26 mila mq di nuovi edifici, ma anche di mettere a regime un completo corso di studi nel segno del digitale. È un lavoro già iniziato con H-international school e con il programma H-Farm Education che già copre un'ampia fascia d'età: dai 3 anni ai 26. Il campus rappresenta il grande salto. Per arrivare alla simbolica posa della prima pietra in programma la prossima settimana si sono dovuti superare numerosi ostacoli. La prima richiesta risale addirittura al febbraio del 2016 e pochi mesi dopo (aprile) la giunta regionale dichiara H-Campus un progetto di interesse regionale.

L'ACCORDO

Nell'agosto 2017 si firma l'accordo di programma con tutti i soggetti coinvolti (solo sul fronte amministrativo: Regione, comune di Roncade, Quarto d'Altino, città metropolitana di Venezia). La strada sembra spianata ma dal punto di vista ambientale sorgono numerosi dubbi sul progetto, in particolare sulla sicurezza idraulica. L'iter passa at-

traverso le "forche caudine" della complessa procedura per la valutazione di impatto ambientale e ottiene il definitivo ok solo nel giugno scorso. I primi lavori per la creazione della futura "cittadella" riguardano in particolare l'aspetto viabilistico. Il campus a regime ospiterà 3000 persone, tra studenti, startup e professionisti del settore digitale. Uno degli aspetti critici riguarda dunque la gestione logistica, gli accessi e la dotazione infrastrutturale dell'intero compendio. Si parte dalla necessità di sgravare via Principe e via Sile: tortuose stradine che costeggiano l'argine del fiume e che poco si adattano all'idea del progresso nell'era digitale. Il collegamento principale del campus sarà direttamente, sul versante veneziano con la statale triestina. Dopo una lunga attesa ora i lavori partono a razzo. -

Matteo Marcon





Un rendering del progetto H Campus a Roncade

C'è un tesoretto da un milione «Priorità a strade e sicurezza»

L'assessore Fasan: «La metà ci servirà per asfaltature, arredo urbano e fogne»
Pronto anche un progetto di videosorveglianza estesa ai punti critici della città

Francesco Dal Mas

VITTORIO VENETO. C'è un "tesoretto" da impegnare e la giunta Miatto si riunirà in seduta straordinaria, lunedì a mezzogiorno, per decidere che cosa fare. «La somma a disposizione è di 1 milione e 63 mila euro» fa sapere il vicesindaco Gianluca Posocco. Un tesoretto che ha quasi del miracoloso. Basti dire che 324 mila euro sono arrivati dalla Regione quando pochi ormai se l'aspettavano. Si tratta del contributo per l'adeguamento antisismico della scuola Parravicini. Contributo che, nella precedente consiliatura, è andato perso, cioè Venezia non l'aveva più concesso. I lavori sono stati puntualmente realizzati, ancora dall'amministrazione Tonon, utilizzando risorse municipali. Il sindaco Antonio Miatto e l'assessore Bruno Fasan, riscontrando i crediti non ancora riscossi, sono andati a caccia di quel capitolo e a Venezia hanno trovato il modo di riaprirlo.

I CONTRIBUTI

Sempre dalla Regione sono arrivate in queste settimane altre cifre, ad esempio una quota a sostegno del centro

antiviolenza. Insomma, entrata dopo entrata, Posocco ha messo insieme più di 1 milione di euro. Il prossimo consiglio comunale andrà, dunque, a decidere l'impiego di una parte delle risorse, mentre un altro segmento sarà portato all'esame dell'assemblea municipale tra otto, prima ancora della riunione della giunta di dopodomani, l'assessore alle opere pubbliche, Bruno Fasan, ha presentato tutte le sue richieste.

LE PRIORITÀ

«Ne ho solo io per 500 mila euro» informa, sorridendo perché sa bene che probabilmente riceverà i finanziamenti a scaglioni. «La priorità assoluta - spiega comunque Fasan - è di rifare l'asfaltatura delle strade, anzitutto quelle più ammalorate per il flusso di traffico più pesante. Inoltre, vorremmo riservare una quota per altre necessità di arredo urbano. In un prossimo futuro affronteremo anche la delicata incombenza degli allacciamenti alla rete fognaria di numerose abitazioni che ancora non ce li hanno». In città, infatti, diverse residenze scaricano a cielo aperto (o quasi).

LA SICUREZZA

L'assessore alla Sicurezza, Ennio Antiga, ha posto la necessità che una parte di questo "tesoretto" venga impiegata per la videosorveglianza urbana. Due le priorità: riattivare le numerose telecamere che da tempo non sono collegate e installarne di nuove per una vigilanza più puntuale dei siti sensibili. Antiga ha individuato tra le aree più a rischio quella del Monte Altare, più precisamente della chiesa di San Gottardo che troppo spesso viene presa a bersaglio dai vandali, e lo stadio di atletica, che rimane ancora privo di controllo. Ma le videocamere in prenotazione sarebbero addirittura alcune decine, come si lascia sfuggire chi sta preparando questo programma. In un recente consiglio comunale era stato lo stesso sindaco Miatto ad affermare che in città esistono movimenti "da attenzionare" perché molto a rischio. Movimenti, in particolare, di bande giovanili. Tra le preoccupazioni dell'amministrazione c'è anche l'incremento del personale, con almeno una decina di collaboratori. Il primo ad arrivare sarà, pare a fine ottobre, il nuovo dirigente dell'Urbanistica. —

BY NC ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Seduta del consiglio comunale di Vittorio Veneto

Velodromo, macchè prima pietra: è paralisi «Il concordato? Dubbi sulla redditività»

Il 15 settembre 2018 la posa a Lovadina, in estate lo stop della Pessina. Il rammarico di Martinello, Di Rocco e Zanatta

Mattia Toffoletto

SPRESIANO. «Qui faremo la presentazione di tutte le Nazionali di ciclismo prima dell'Olimpiade di Tokyo», s'affrettò a dire Giovanni Malagò, numero uno del Coni. «Saremo pronti per la primavera 2020, in tempo per preparare i Giochi», fu il refrain degli addetti ai lavori. La posa della prima pietra del velodromo di Spresiano ebbe luogo esattamente - sabato 15 settembre 2018 - un anno fa. I lavori, con la tracciatura dei terreni, erano iniziati già a fine luglio, ma quell'atto simbolico - comunque non una prima volta per la Marca - pareva l'inizio di una nuova era per il ciclismo trevigiano. C'era stata la passerella delle autorità: dal già citato Malagò all'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti, dal governatore veneto Luca Zaia al presidente nazionale Federciclo Renato Di Rocco. A distanza di un anno, però, il cantiere è chiuso. I lavori sono fermi per le difficoltà finanziarie della Pessina Costruzioni. A fine luglio, si erano accumulati già 7 mesi di ritardo. E, da inizio agosto, non si muove una mosca.

Quattro vigilanti sorvegliano a turno l'area del cantiere e, periodicamente, ci si può imbattere nel direttore dei lavori. A proposito: il suo contratto è stato appena rinnovato per sei mesi dall'azienda

milanese e i vertici della Federciclismo - per quanto passaggio quasi obbligato - lo ritengono un segnale importante. Ad ogni modo, difficilmente ci saranno sviluppi prima d'inizio ottobre. «Uno stop che preoccupa tutto il movimento ed è lo stesso concordato in bianco ad alimentare dubbi», riflette Silvio Martinello, olimpionico della pista, «Quella procedura valuta anche la redditività di un'opera. E sulla redditività di quel velodromo non ho mai nascosto le mie perplessità. Oggi, come un anno fa. La gestione incontrerebbe difficoltà in una metropoli, figuratevi a Spresiano...».

Pessina Costruzioni - bando federale vinto nel dicembre 2016 - s'è rivolta in luglio al Tribunale di Milano, depositando richiesta di concordato in bianco in continuità: il termine per la documentazione è il 23 settembre. Dopodiché, entro una decina di giorni, il giudice fallimentare dovrebbe pronunciarsi. Una decisione attesa con ansia dal mondo del ciclismo trevigiano e non solo. I tempi previsti inizialmente per la consegna (primavera 2020) non potranno essere rispettati, ma in ballo c'è un'opera inedita per l'Italia. A Lovadina deve sorgere infatti il primo velodromo per grandi eventi come Mondiali e Olimpiadi. Un tondino da 6mila spettatori, destinato a diventare centro

di riferimento della Federazione, che da contratto potrà utilizzarlo 150 giorni l'anno. L'opera è finanziata con fondi pubblici - 27 milioni di euro, Finanziaria 2007 - e Pessina, aggiudicandosi il bando, s'è fatta carico pure della gestione. Ma ora regna il "surplace". Tutto paralizzato.

Nell'auspicio di rivedere presto la luce, venerdì è stato lo stesso Renato Di Rocco, presidente Federciclo, a effettuare un sopralluogo. «Una buona base dell'opera c'è già, la parte fondamentale è stata costruita», evidenzia, «Aspettiamo che Pessina presenti il piano al Tribunale e poi, speriamo per inizio ottobre, potremo saperne di più. L'azienda era stata valutata da tutti come un colosso, non ci aspettavamo di trovarci così. È importante, però, che Pessina abbia inserito il velodromo fra le opere da portare a termine». La pista azzurra, che presto riabbraccerà l'impianto di Montichiari, attende lumi.

La Marca confida che il tondino non resti un'incompiuta, sognando il quinto Mondiale della sua storia. «Il rammarico è tanto, ci eravamo un po' illusi di averlo presto. Ci darebbe lustro, diventerebbe una palestra per i giovani e un'opportunità per gli allenamenti invernali», conclude Stefano Zanatta, diesse Bardiani. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL CASO

L'esposto in Procura dei dirigenti federali

Un gruppo di dirigenti federali umbri ha depositato lo scorso marzo un esposto alla Procura di Treviso. Nel mirino la decisione del Consiglio Nazionale Federciclo del gennaio 2014, che preferì l'area delle Bandie (di proprietà della Mosole spa, a Lovadina di Spresiano) in luogo di San Vendemiano. Ne scaturì una battaglia nei tribunali amministrativi, chiusa con la conferma della decisione federale. Ora, però, la partita s'è trasferita in Procura. «Quello che è doveroso evidenziare», si legge nell'esposto, «è la illogica scelta della area».

L'OPERA

Dovrà ospitare seimila spettatori e un Mondiale

Il velodromo è di tipo 1, prevede 6mila posti e ha un potenziale per grandi eventi come Mondiali e Olimpiadi. L'obiettivo è renderlo polifunzionale, in modo da poterlo aprire a concerti e ad altre discipline. Dovrebbero trovare posto anche uffici e magazzini della Federazione. L'area è le Bandie, a Lovadina: lì si svolsero i Mondiali di ciclocross 2008. Arriverà presto un altro Mondiale, il primo della Marca su pista?



Ciò che resta oggi del cantiere del velodromo a Lovadina, in alto a destra Giovanni Malagò il giorno della posa della prima pietra e, sotto, un rendering del progetto