

Rassegna del 04/02/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

02/02/2019	Sole 24 Ore	2	Intervista a Sergio Costa - Costa: «Contro il dissesto pronti 9,1 miliardi» - «Ecco il piano da 9,1 miliardi contro dissesto ed emergenze»	Perrone Manuela	1
02/02/2019	Sole 24 Ore	3	Tav, il Nord si mobilita La Francia avverte: l'opera va completata - «Infrastrutture per competere» Da Bergamo parte la svolta	Orlando Luca	3

SCENARIO

02/02/2019	Adige	3	Fraccaro: «Tunnel del Brennero troppo avanti per fermarlo»	...	6
03/02/2019	Adige	13	Fraccaro, il suo portavoce e il «cinguetto» su A22	Do.S.	7
03/02/2019	Adige	13	Sulla Valdastico la palla passa a Zaia e Fugatti	N/M	8
03/02/2019	Adige	3	Autobrennero, una trappola di neve	Tomatis Claudia	9
04/02/2019	Adige	8	«A22, stop alla mangiatoia» - Toninelli: «A22, una mangiatoia»	Marchesoni Nicola	12
04/02/2019	Adige	1	Quello che Toninelli non dice sull'A22 - Quello che il governo non dice sull'affare'	Moser Renzo	16
03/02/2019	Arena	9	Solidarietà Veneto cresce e supera 1,2 miliardi di euro	F.L.	17
04/02/2019	Arena	7	Autobrennero, bufera politica Toninelli sfida sulla concessione - Autostrada, la bufera diventa politica	Battista Maurizio	18
04/02/2019	Arena - Le Top 500 aziende	39	Costruzioni, comparto a due velocità	Cantele Silvia - Campedelli Bettina	21
02/02/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Confindustria, la n.1 Berton vuole ferrovia e A27 a nord «Troppe donne in ombra in azienda, le farò emergere»	Giolì Moreno	23
02/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Autonomia, patto sulle infrastrutture - Autonomia, intesa sulle infrastrutture «Si al trasporto locale e no alle autostrade»	Bonet Marco	24
02/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Pedemontana, respinto il ricorso del Covepa	...	26
03/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Intervista a Roberto Linetti - Mose, corsa per il 2022 costerà 80 milioni l'anno ma ci farà guadagnare»	Zicchiero Monica	27
03/02/2019	Espresso	27	Big bang 5 stelle - Come esplodono le stelle	Fittipaldi Emiliano	29
02/02/2019	Gazzettino	7	Mose: i pm chiedono 25 milioni a Baita, Minutillo, Savioli & c. - Tangenti e fisco, i conti della procura: 25 milioni di euro	Amadori Gianluca	37
03/02/2019	Gazzettino	8	Maltempo, caos da Cortina al Brennero - Enorme masso sull'Agordina: jeep schiacciata, case evacuate	Gabrieli Raffaella	40
03/02/2019	Gazzettino	16	Artigianato, in 10 anni 165mila imprese hanno chiuso	...	42
04/02/2019	Gazzettino	8	Caos Brennero, arriva l'ispezione - Caos Brennero, Toninelli «Già inviati gli ispettori»	Ianuale Raffaella	43
02/02/2019	Gazzettino Treviso	13	Confartigianato conta 80 nuovi soci al primo posto 16 ditte dell'edilizia	I.bon.	46
03/02/2019	Mattino Padova	2	Torna il raccordo anulare Idea rilanciata dopo 10 anni - Bloccato da 10 anni, il rilancio del Gra Conferenza dei sindaci entro l'estate	Malfitano Claudio	47
03/02/2019	Mattino Padova	2	Bui entusiasta: «Facciamolo con la bretella Bovolentana»	C. MAL.	49
03/02/2019	Messaggero Veneto	2	Grandi opere, sì dei friulani ma lontano da casa propria - I friulani dicono sì alle grandi opere ma non le vogliono accanto a casa	Marini Daniele	50
03/02/2019	Nuova Venezia	22	Porto, l'anno dei record per merci e passeggeri - Mercati e passeggeri, l'anno dei record grazie alla "ripresa" del Nordest	Favarato Gianni	53
02/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Pedemontana, avanti i cantieri Il Tar bocchia la richiesta di stop	...	55
02/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Si di Anas: la Regione potrà prelevare e reinvestire gli utili realizzati da Cav	...	56
03/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Grandi opere? «Sono prioritarie» Ma i contrari bravi a farsi sentire	Marini Daniele	57
04/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	8	Caos al Brennero Toninelli manda gli ispettori per l'autostrada - L'affondo di Toninelli «Gli ispettori al Brennero e l'A22 torni pubblica»	Galeazzi Giacomo	59
04/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	8	La regia dei cantieri a Roma e 800 milioni dietro lo scontro	De Stefani Gabriele	61
04/02/2019	Repubblica Affari&Finanza	6	Milano immobiliare Fondi esteri all'assalto - Fondi esteri all'assalto della Milano immobiliare	Gallione Alessia	62
04/02/2019	Repubblica Torino	11	L'edilizia è in crisi, le imprese piemontesi in "fuga" all'estero	Parola Stefano	67

INTERVISTA**Costa: «Contro il dissesto pronti 9,1 miliardi»**

Vale 9 miliardi il piano anti-dissesto idrogeologico che il Governo presenta a metà febbraio. Lo anticipa il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa. Una parte sono fondi europei. **Perrone** — a pag. 2

INTERVISTA

Sergio Costa. Il ministro dell'Ambiente assicura fondi alle Regioni e modifiche al sistema di gestione «Via i colli di bottiglia, semplifichiamo e attiviamo cantieri creando lavoro ecocompatibile e indotto»

«Ecco il piano da 9,1 miliardi contro dissesto ed emergenze»**Manuela Perrone**

ROMA

Vale 9 miliardi il piano anti-dissesto idrogeologico che sarà presentato a metà febbraio dal Governo. Sono due gli assi portanti, come anticipa al Sole 24 Ore Sergio Costa, il generale voluto ministro dell'Ambiente dal leader M5S Luigi Di Maio: «Il primo conta su 2,6 miliardi, sui quali l'Ue ha concesso la flessibilità, che serviranno per la gestione delle emergenze, affidata al Dipartimento della Protezione civile presso la presidenza del Consiglio. Indispensabile in un Paese come l'Italia, che ha il 79% di fragilità idrogeologiche. Altri 6,59 miliardi, al ritmo di 900 milioni a triennio, saranno gestiti dall'Ambiente per la messa in sicurezza del territorio, dunque per interventi strutturali, su impulso dei presidenti delle Regioni in qualità di commissari straordinari per il dissesto. Con un obiettivo: ottenere quanti più progetti cantierabili possibile».

Avete smantellato Italia Sicura, che per Ance ha portato la spesa da 100 a 500 milioni, e ricondotto tutto ai protocolli con le Regioni. Perché? Era una sorta di cabina di sintesi a Palazzo Chigi, che prendeva l'80% del lavoro di base svolto dal ministero dell'Ambiente e per l'ultimo 20% andava a finanziare i progetti cantierabili. Poiché aveva un costo annuo abbastanza sostenuto lo sdoppiamento di competenze non aveva senso. È un efficientamento dell'azione amministrativa, che elimina tanti burocrati-

smi intermedi. Gli stessi 6,59 miliardi sono l'unificazione organica di tutti i fondi prima disarticolati: quelli europei, quelli di Italia Sicura e quelli di bilancio del ministero. Oggi abbiamo un centro unico di gestione delle risorse presso l'Ambiente. E a ogni Regione in Conferenza permanente abbiamo già dato il programma economico-finanziario: sa esattamente su quanto può contare e in che termini.

Eppure finora la resistenza a livello locale è stata grande. Perché adesso il sistema dovrebbe funzionare? Dopo aver messo i presidenti delle Regioni in condizioni di lavorare con soldi certi, miglioriamo altri elementi di gestione dei fondi che si sono rivelati colli di bottiglia. Il primo riguarda il portale ReNDIS, istituito nel 2015, dove i Comuni inseriscono le loro necessità, le Regioni fanno l'istruttoria e, se è positiva, la inviano all'Autorità distrettuale di bacino. Se il parere è favorevole, il progetto va a finanziamento. Ci siamo resi conto che il sistema è farraginoso e che l'algoritmo, calcolato per "nuvole di interesse", penalizza i luoghi meno abitati, i costoni rocciosi, le aree montane. Un baco figlio di un'eccessiva matematicità del sistema. Allora abbiamo scelto di mantenere l'algoritmo, segno di forte trasparenza, ma lasciando una percentuale di valutazione al commissario in relazione alle zone più marginali. Una discrezionalità orientata.

Ma questo non serve a velocizzare i progetti...

Infatti ci sono altre novità. La prima riguarda il vaglio dell'Autorità distret-

tuale di bacino: il progetto ci arriverà prima della fase di validazione, così si riduce di almeno due passaggi l'intero processo di finanziamento e si evita il gioco dell'oca. Non solo. Il costo delle varie fasi progettuali per arrivare alla cantierabilità spesso è insostenibile per i Comuni, soprattutto i piccoli. Abbiamo perciò deciso di anticipare la prima tranche di finanziamento fino alla fase esecutiva, quando la progettazione è in buono stato di avanzamento e ha superato il preliminare. Se non si porta a termine, nelle trasposizioni successive di fondi si sottrae quella quota parte. Non fondi a pioggia, ma condizionati alla cantierabilità del progetto. In secondo luogo, intendiamo ridurre a 3 le tranche di pagamento, che oggi vanno da 5 a 8. Significa dare più velocità e garanzia al pagamento, ma anche rendere il fondo più appetibile. Altra burocrazia in meno. Io penso che con le Regioni ci sia condivisione. Al di là delle divisioni politiche, qui si parla di fatti. Attiviamo cantieri creando lavoro ambientalmente compatibile e indotto. Appena sono arrivati i primi progetti solidi e cantierabili da Sardegna e Sicilia li ho finanziati con 142 milioni.



E se dovessero andare esauriti i 300 milioni l'anno? Lei aveva rinunciato a firmare l'intesa per un mutuo da 800 milioni già concordata con la Bei...

Ho detto a tutte le Regioni: è un'anticipazione, che richiede un aggio da pagare cash. Si anticipa se ho progetti cantierabili superiori ai 300 milioni. Sottoscriverò il mutuo, se servirà.

A proposito di ambiente e lavoro, lei ha giurato: «Non firmerò alcuna autorizzazione per le trivelle». Le imprese esprimono forte preoccupazione per il settore.

Tutte le domande devono passare per la valutazione di impatto ambientale e io chiedo garanzie. Una piattaforma offshore quanti anni rimane in mare? Chi la dismette, quando e in che modo? Dove si mettono le acque di strato? Secondo me a oggi nelle domande non ci sono queste garanzie ambientali, dunque non firmo. Ma ci sono altri due passaggi. Il lavoro è una nostra preoccupazione e non prevediamo di lasciarne indietro nessuno, come dimostra il Piano clima ed energia che abbiamo depositato il 31 dicembre, in linea con il sistema Ue di defossilizzazione e decarbonizzazione. Il rapporto in termini di posti di lavoro creati tra fonti fossili e fonti alternative è di 1 a 10: investendo in rinnovabili recuperiamo tutti. E aggiungo: se il percorso ci porterà entro il 2050 ad abbandonare totalmente il carbon fossile e un'autorizzazione all'estrazione petrolifera dura almeno trent'anni di cosa stiamo parlando?

Capitolo autonomie regionali, tema sensibile per la Lega. In molti indicano il suo ministero come quello in cui il trasferimento di competenze è più faticoso.

Confermo. Perché il ministero dell'Ambiente ha una competenza tecnica: molto spesso è endoprocedimentale, si accompagna a decisioni di altri ministeri che producono gli atti finali. Assegniamo ciò che è trasferibile ma nei limiti in cui non intacca l'endoprocedimento di altri ministeri per evitare che se il Mit o il Mise mi chiedono un parere previsto da una norma in futuro non si ritrovino a chiederne 21. Tra martedì e mercoledì consegneremo a Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna una controproposta, con dei "sì".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“

Se arriveranno progetti cantierabili superiori alla dote attiverò il mutuo Bei

“

Autonomie, confermo le difficoltà a trasferire competenze: faremo una proposta alternativa

Tav, il Nord si mobilita

La Francia avverte: l'opera va completata

INFRASTRUTTURE

Le imprese di Bergamo: inconcepibile fermare i cantieri delle grandi opere

Salvini a Chiomonte: «Andare avanti». I 5 Stelle: «La linea non si farà»

Dal Nord arriva un altro segnale, forte e chiaro, a sostegno delle grandi opere e della Tav Torino-Lione. A mobilitarsi questa volta è il sistema Bergamo, uno dei motori economici del Paese. Una vasta alleanza che, sotto la regia di Confindustria Bergamo, abbraccia l'intero apparato produttivo: dall'industria all'artigianato, dal commercio al-

l'edilizia, a cui si aggiungono Cgil, Cisl e Uil. Per il territorio bergamasco è inconcepibile che il governo fermi i cantieri delle grandi opere e rimetta in discussione investimenti come quello della Torino-Lione. Ieri intanto il vicepremier Matteo Salvini a Chiomonte ha visitato il cantiere della Tav: «Se tornare indietro costa come andare avanti - afferma Salvini - io sono per andare avanti». Per Fabio Ravanelli, presidente di Confindustria Piemonte, la presenza di Salvini a Chiomonte è un segnale importante a sostegno della Tav. Ma i 5 Stelle non ci stanno: «Salvini provoca, bisogna fermare i cantieri e comunicare alla Francia che non si farà», replicano da Torino. «Il progetto deve andare avanti fino in fondo», ribatte a sua volta la ministra francese dei Trasporti, Elisabeth Borne. — *Servizi a pagina 3*

«Infrastrutture per competere»

Da Bergamo parte la svolta

L'iniziativa. Sindacati e associazioni di tutte le categorie produttive si compattano sull'iniziativa promossa dalla locale Confindustria. Il presidente Scaglia: «Dalle opere sviluppo e occupazione»

Luca Orlando

Dal nostro inviato

BERGAMO

Che a spingere per far partire i cantieri siano i costruttori dell'Ance è in fondo nella natura delle cose, una non-notizia. Ma che a "tifare" per nuove infrastrutture si trovino anche le aziende agricole, ontologicamente allergiche ad ogni ipotesi di nuovo cemento e consumo di suolo, è in effetti qualcosa di meno ordinario.

E decisamente più rilevante, anche perché a Bergamo si tratta solo di due tasselli di un mosaico ben più ampio, un'alleanza vasta che sotto la regia della locale Confindustria ab-

braccia l'intero apparato produttivo: dall'industria all'artigianato, dal commercio all'edilizia, a cui si aggiungono Cgil, Cisl e Uil. Fronte che si compatta non tanto e non solo per la logica e consueta richiesta al Governo di affrontare i nodi logistici del territorio, ma per esprimere piuttosto un concetto più ampio: la certezza che anche opere geograficamente distanti, come la Tav, siano in realtà strumenti fondamentali di competitività dell'intero Paese.

«Vede - spiega il presidente di Confindustria Bergamo Stefano Scaglia - anche in futuro il lavoro arriverà da lì, ed è per questo che sono preoccupato». L'istogramma indi-

cato da Scaglia è la proiezione temporale dell'export, la massa di manufatti e componenti che ogni anno Bergamo piazza nel mondo, oltre 16 miliardi nel 2018.

Ed ecco perché la richiesta è quella di rilanciare con forza gli investi-



menti nelle infrastrutture, grandi opere in primis, fattore abilitante per consentire la mobilità di merci e persone, ingrediente principale della crescita economica, a maggiore ragione in un territorio a così spiccata vocazione internazionale. A condividere il documento a Bergamo sono quindi Confindustria e Ance, Unione Artigiani e Confagricoltura, Imprese e territorio (cioè Coldiretti, Ascom, Cia, Cna, Confartigianato, Confcooperative, Confesercenti, Confimi Apindustria, Fai e Lia), Compagnia delle Opere, Cgil, Cisl e Uil.

«Da Bergamo, uno dei motori economici del paese – scandisce Scaglia – lanciamo un segnale importante: imprese di ogni settore e dimensione, insieme ai lavoratori, dicono forte e chiaro che le grandi opere nazionali sono imprescindibili fattori di sviluppo ed occupazione e chiedono a gran voce che si proceda alla realizzazione di quanto pianificato, a partire dalla Tav Torino-Lione, e che si ritenga inconcepibile, in un momento di rallentamento economico, bloccare ulteriori cantieri già finan-

ziati ed avviati».

L'insoddisfazione per quanto previsto in manovra, molta spesa corrente e pochi investimenti, è evidente, così come risulta poco gradita l'inerzia sul fronte delle regole, uno dei motivi per cui opere già finanziate per 25 miliardi sono al momento al palo. «Chiediamo invano da tempo la modifica del codice degli appalti – spiega la presidente di Ance Bergamo Vanessa Pesenti – e dobbiamo registrare anche che il Dl semplificazioni per il nostro settore non semplifica proprio nulla».

Compatti sul punto anche i sindacati, a pochi giorni dalla manifestazione unitaria del 9 febbraio a Roma, organizzata proprio per contrastare le politiche del Governo. «Per il momento – spiega il segretario generale di Cgil Bergamo Gianni Peracchi – gli investimenti sono stati drasticamente ridotti, opere e cantieri già progettati sono al palo, le risorse per la manutenzione di ponti e strade non bastano: così non va». Per Francesco Corna (Cisl) «tutelare il lavoro significa mettere in campo azioni che ge-

nerino sviluppo e crescita: senza infrastrutture non si attraggono investimenti e senza investimenti non si crea nuovo lavoro». «Mentre altri paesi fanno piani di lungo termine a 50 anni – aggiunge Angelo Nozza (Uil) – noi rischiamo di tornare indietro. E la decrescita è solo decrescita, e mai felice». Allineati anche il presidente dell'Unione artigiani Remigio Villa («questo è il tavolo dell'intera economia, speriamo sia di stimolo alla politica»), così come il presidente della locale Compagnia delle Opere Alberto Capitanio («basta guardare all'impatto della Brebemi per capire quale sia il legame tra logistica e sviluppo»). «Le connessioni con l'Europa – aggiunge il presidente di Imprese & Territorio Alberto Brivio – non sono solo importanti per i grandi gruppi ma anche per le Pmi». «Ci sono paesi – osserva il presidente di Confagricoltura Bergamo Renato Giavazzi – che con prodotti di minore qualità esportano più di noi grazie a maggiore efficienza commerciale ma anche a trasporti, reti, logistica: un gap che va colmato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il documento: rilancio degli investimenti per consentire la mobilità ingrediente principale per la crescita

I TEMI SUL TAVOLO E I NODI

1

IL TRAINO

Sostegno all'export cruciale per crescere

Fattore di sviluppo

Il ragionamento delle associazioni di Bergamo che hanno condiviso il documento congiunto parte da un assunto di fondo: la vocazione manifatturiera italiana è sostenuta in modo particolare da un successo crescente oltreconfine, esportazioni che superano i 450 miliardi euro. Merci che devono continuare a trovare infrastrutture efficienti per raggiungere i mercati di sbocco: Cina ed Asia crescono ma il primo cliente rimane l'Europa

2

IL GAP

I costi nascosti della logistica

Rapporto Sace

Disporre di strutture meno efficienti, di strozzature autostradali, di intermodalità non adeguata, provoca sul sistema oneri aggiuntivi ma spesso del tutto invisibili. Sace-Simest, nel rapporto export 2018, stimano che il divario in termini di qualità della logistica costi complessivamente al Paese 70 miliardi di export perduto all'anno. Vendite che si potrebbero recuperare se l'Italia colmasse il proprio gap con la Germania.

3

L'OPPORTUNITÀ

Dai nuovi cantieri sprint all'occupazione

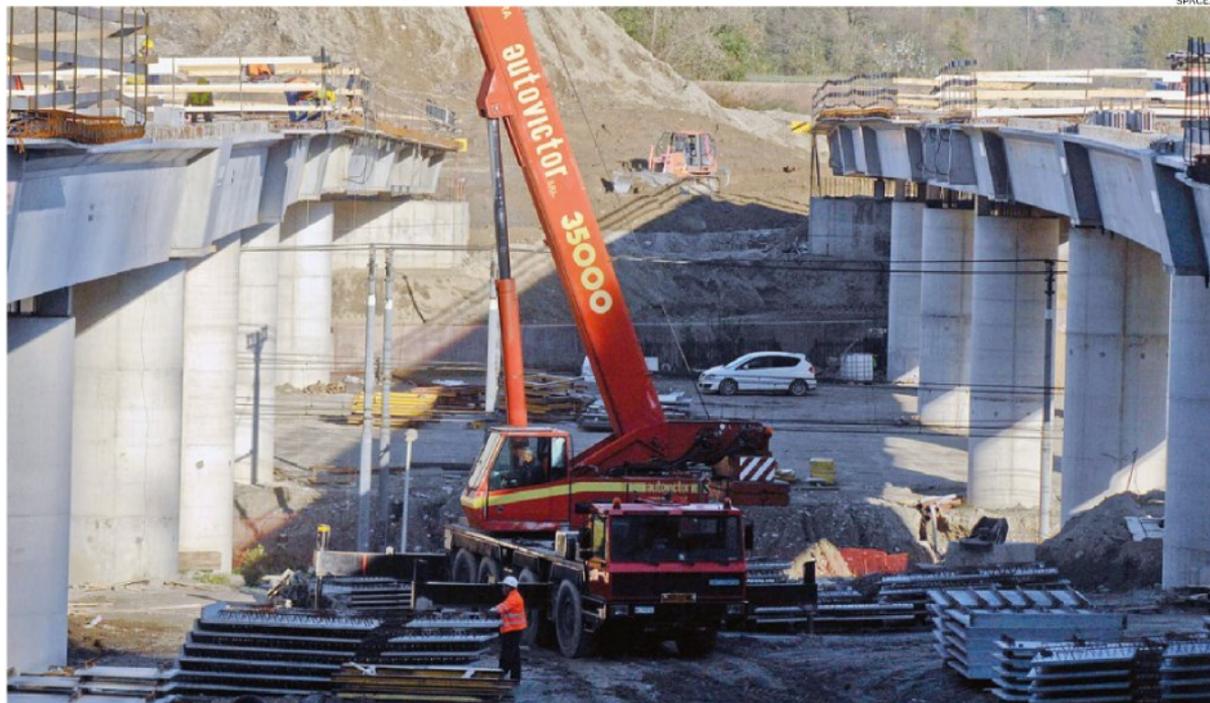
La mappa

Dalle stime di Ance emerge un quadro drammatico, con ben 28 opere pubbliche superiori ai 100 milioni di euro bloccate per motivi diversi. Dalla Gronda di Genova alla Tav, dall'alta velocità Brescia-Verona alla Cremona-Mantova si tratta di progetti già finanziati, con impegni totali per 24,6 miliardi. Lo sblocco di questi cantieri avrebbe un impatto rilevante sull'occupazione, con 500mila posti di lavoro tra addetti diretti e indotto e ricadute positive per 116 miliardi

16

MILIARDI

È il volume di manufatti e componenti che ogni anno le imprese dell'area di Bergamo piazza nel mondo: si tratta di oltre 16 miliardi nel 2018



Pedemontana. Cantieri sulla autostrada Pedemontana Lombarda. La grande opera ha l'obiettivo di velocizzare gli spostamenti nell'area nord di Milano, per collegare Varese con Bergamo

Bolzano | Ora dice sì

Fraccaro: «Tunnel del Brennero troppo avanti per fermarlo»

BOLZANO - «Noi come Movimento 5 Stelle eravamo contrari alla realizzazione del tunnel del Brennero, in base all'analisi costi e benefici, ma ora è troppo in fase avanzata per essere interrotto». Lo ha dichiarato ieri a Bolzano, Riccardo Fraccaro, deputato trentino e ministro per i rapporti con il Parlamento, spiegando così di aver cambiato idea rispetto alla campagna elettorale, quando aveva affermato la sua contrarietà.

E sempre parlando di opere pubbliche ha aggiunto: «Ci descrivono come quelli che non vogliono fare investimenti, ma in questi mesi abbiamo fatto veramente tanto e abbiamo l'esigenza di farlo conoscere. La prima norma voluta dai Cinque stelle è stata di dare fondi ai Comuni con meno di 10.000 abitanti. Noi vogliamo riempire il Paese di cantieri». «Non c'è stata un'opera pubblica - ha poi sottolineato - che abbiamo bloccato. Quindi mentre recuperiamo la capacità del nostro Paese di fare grandi opere, vogliamo partire da piccole opere diffuse».

Fraccaro da Bolzano ha parlato anche di autonomie regionali e ha dichiarato: «Negli ultimi anni l'autonomia è stata difesa in malo modo, cioè chiedendo più competenze a livello locale». Aggiungendo: «L'autonomia differenziata è la soluzione. Difendiamo l'autonomia speciale dando più autonomia ai territori».



Il ministro: «I ricorsi sono legittimi»

Fraccaro, il suo portavoce e il «cinguettio» su A22



Inutile tentare di avere, dal trentino Riccardo Fraccaro, ministro per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, una risposta compiuta, articolata e ragionata, su

questioni strategiche come la nuova concessione di A22, lo sviluppo del Corridoio del Brennero, le tratte di accesso destinate a segnare il futuro dei territori attraversati dalla ferrovia. Lo contatti prima per telefono o per WhatsApp, e il ministro (nella foto con il sindaco Alessandro Andreatta e il collega Sergio Costa) ti rimanda al portavoce che non porta a nulla. Allora, quale migliore occasione di incontrarlo di persona, al summit in municipio a Trento sulle aree inquinate a nord della città? Anche dal vivo, il refrain del ministro con il pullover blu elettrico, è sempre lo stesso: «Parli con il mio portavoce». Al solito: evitare domande, che i giornalisti si accontentino di un tweet o di un post sui social. E così la domanda - una delle tante, per dire, in nome della trasparenza - sul perché il rendiconto dei parlamentari 5 Stelle che si tagliano lo stipendio sia fermo al marzo 2018, resta nel bloc notes. Sul Tav Torino-Lione, il giorno dopo il rilancio dei cantieri del viceministro Salvini a Chiomonte, risposta scontata: «La posizione del Governo è che dobbiamo aspettare l'analisi costi-benefici». E sulla partita dell'A22? Già sentito (dal ministro Toninelli): «La nuova concessione dell'A22 è molto importante, perché la vediamo come un modello per tutta Italia. Finalmente» dice Fraccaro «un ente al 100% pubblico dovrà gestire un'autostrada con dentro gli enti locali con soldi e dividendi che vanno al territorio». Ma ministro, c'è un scontro durissimo in atto, Autobrennero spa, Provincia di Trento, seguita da quella di Modena, hanno impugnato al Tar la delibera del Cipe per la nuova concessione? «Ricorsi legittimi, tutta la questione dell'A22 è di rilevanza nazionale, perché diventerà un modello nazionale» ripete il ministro. Un cinguettio. Poco più. Accontentiamoci. **Do. S.**



A LEVICO**Sulla Valdastico
la palla passa
a Zaia e Fugatti**

«Il governo sta aspettando che il Trentino e il Veneto ci presentino un progetto sulla Valdastico. Fino a quando non succederà io e i miei colleghi eviteremo parlare di questo argomento». Lo ha dichiarato ieri il ministro ai Rapporti con il Parlamento Riccardo Fraccaro nel corso di un incontro svoltosi a Levico. Accanto a lui c'era il ministro all'Ambiente Sergio Costa.

«Quando avremo il progetto in mano - ha aggiunto l'esponente trentino del governo gialloverde - faremo per prima cosa un'analisi tra costi e benefici. Valuteremo poi se contribuirà a ridurre il traffico e l'impatto ambientale. Io resto contrario alla realizzazione di quest'opera».

N.M.



Autobrennero, una trappola di neve

Tra Chiusa e Vipiteno

12 km di Tir e auto

L'A22 costretta a chiudere per ore l'autostrada: colpa dei mezzi non attrezzati

CLAUDIA TOMATIS

BOLZANO - Si sono formate colonne di tir fino a 12 chilometri nel tratto più a nord dell'autostrada A22 del Brennero. Con le auto intrappolate per l'intera notte, 12 ore o anche di più. La neve, prevista e abbondante, unita a mezzi pesanti non adeguatamente attrezzati, come ha sottolineato la società A22 che gestisce l'autostrada, ha gettato nel caos una parte della viabilità altoatesina.

Se la prima nevicata di venerdì aveva portato a una chiusura temporanea di quel pezzo di autostrada, già piena di camion, da ieri mattina alle 8 la chiusura del tratto da Chiusa a Vipiteno in direzione nord non è più stata revocata. Nemmeno a sera.

Ai problemi della notte si era aggiunta, in mattinata anche una valanga caduta proprio lì, al chilometro 5, quasi al confine, ma per fortuna senza investire persone o mezzi.

Dalla trappola di neve dell'Autobrennero le ultime auto sono state fatte uscire dalla trappola dei tir incolonnati ieri intorno alle 15. Ad alcuni è stato poi consigliato di tornare indietro, anziché proseguire verso nord. Il Codacons ha annunciato un esposto alla procura. «Chiedia-

mo un'indagine per interruzione di pubblico servizio e blocco stradale», ma anche di «identificare e indagare tutti i conducenti di Tir e auto entrati in autostrada senza il necessario equipaggiamento».

Anche per i dirigenti dell'A22 la causa del caos è stato il mancato rispetto delle regole, ovvero il mancato uso delle gomme antineve o delle catene.

«La situazione è stata causata da numerosi mezzi pesanti non attrezzati, che sono scivolati e si sono messi di traverso. Da 24 ore 200 uomini sono ininterrottamente in servizio» aveva infatti dichiarato già di prima mattina il direttore tecnico generale dell'A22, Carlo Costa.

Un'affermazione ribadita ieri sera dall'Autobrennero, che però ha indicato anche un'altra serie di fattori. «Purtroppo - ha chiarito la società - il divieto di transito istituito dalle Autorità austriache porta ogni venerdì a un aumento del traffico pesante, per passare il confine prima delle 22 ed evitare una lunga sosta nel fine settimana. In concomitanza, numerosi motociclisti si sono avventurati sulla carreggiata nord, nonostante la nevicata, per raggiungere un noto motoraduno che si tiene ogni anno in Baviera. La velocità ridotta e le numerose cadute hanno obbligato i mezzi pesanti a frequenti fermate e invasioni di corsia di sorpasso a loro vietata, con la conseguente difficoltà nel ri-

partire in salita».

Tir che a sera erano ancora in colonna nel tratto tra Chiusa e Vipiteno e per loro sono stati allestiti dei punti di ristoro-accoglienza. Ieri pomeriggio c'è anche stato chi si è sentito male e per i soccorritori sono stati necessari l'elicottero per individuare i camionisti in questione tra le centinaia di mezzi in colonna.

Neanche i binari sono stati risparmiati dall'eccellente nevicata. Il gruppo Fs Italiane ha attivato ieri mattina in Trentino Alto Adige, lo stato di emergenza grave.

Quanto a valanghe comunque, il pericolo era molto elevato, di grado 4 in una scala di 5. Tant'è che altre due slavine si sono verificate sempre nella mattina in Alto Adige, una in Val Sarentino e l'altra a Valdurna. Un'altra ha bloccato sia la strada a passo Sella in Trentino che quella per Madonna di Campiglio. Nessuna delle valanghe ha coinvolto persone, mentre una a passo Pordoi, nel Bellunese ai confini col Trentino, ha travolto uno sciatore; è stato estratto illeso dai suoi amici grazie all'apparecchio per le segnalazioni sotto valanga.

Il premier Giuseppe Conte ieri sera ha annunciato che a febbraio il governo presenterà «un grande Piano nazionale con centinaia di progetti e opere immediatamente cantierabili, non solo per fronteggiare l'emergenza ma anche realizzare interventi strutturali».





TRASPORTI Camion e auto intrappolati nella neve: il ministro manda gli ispettori e alza i toni dello scontro

«A22, stop alla mangiatoia»

Toninelli: dividendi ingiustificati, società tutta pubblica



Centinaia di Tir bloccati lungo l'A22, nella giornata di sabato: un'odissea che ha tenuto al gelo gli automobilisti per oltre 12 ore

Scoppia la polemica politica. Fugatti e Kompatscher: «Quella è la nostra proposta»

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Danilo Toninelli va all'attacco dell'Autostrada del Brennero. Dopo il blocco di sabato in Alto Adige, l'esponente dei Cinque Stelle ha inviato gli ispettori e annuncia di voler rinegoziare la concessione per ridurre quelli che definisce «dividendi clamorosi e ingiustificati». Stop quindi «alla mangiatoia». L'obiettivo è di «una società tutta pubblica: sarà una rivoluzione». Parole che fanno esplodere la polemica politica, con il presidente della Provincia di Bolzano, Arno Kompatscher, che replica: «La proposta di una gestione totalmente pubblica dell'A22 è del 2014, e l'abbiamo fatta noi». Per quanto riguarda l'incubo legato alla nevicata, la società si difende: «Colpa di un gruppo di motociclisti e dei tanti tir senza catene».

N. MARCHESONI ALLE PAGINE 8-9

Toninelli: «A22, una mangiatoia»

Il ministro: «Deve essere tutta pubblica, gestione insoddisfacente»
Kompatscher e Fugatti: «È già così all'85%, ora faccia come dice»

NICOLA MARCHESONI

Una bufera di neve e di polemiche. Il giorno successivo ai disagi in A22, con i tir bloccati e gli automobilisti fermi per oltre 15 ore nel tratto nord tra Chiusa e Vipiteno, il ministro alle Infrastrutture **Danilo Toninelli** ha mandato ieri gli ispettori in Alto Adige e ha annunciato l'intenzione di rinegoziare la concessione per ridurre quelli che definisce «dividendi clamorosi e ingiustificati», 33 milioni solo nel 2017. Le maggiori risorse, legate anche ad un contenzioso su 120 milioni di extracosti che il Mit richiede all'attuale concessionario, dovranno servire a suo avviso invece a migliorare i servizi e ad applicare tariffe più eque. «Stop alla mangiatoia», ha tuonato. «Vogliamo vederchi chiaro sui disagi che si sono verificati in questo fine settimana», ha detto, sottolineando che la concessione è scaduta da anni e che si è «ad un passo dal rinnovo con una gestione totalmente pubblica e più conveniente».

Attualmente il principale azionista della società Autostrada del Brennero è la Regione Trentino Alto Adige con il 32,2893%, fra gli altri azionisti figurano la Provincia di Bolza-

no e la Provincia di Trento. In totale l'85% è in mano di enti pubblici. L'esponente dell'esecutivo gialloverde vuole togliere tutti i privati e anche ridurre qualche socio pubblico.

«L'attuale concessionario, la cui gestione non si può dire sia stata soddisfacente negli ultimi giorni e che in questi anni di proroga ha continuato a godere di ricchi profitti, ha fatto ricorso contro la rivoluzione che stiamo mettendo in atto», ha aggiunto Toninelli. «Una concessione che non vorrebbero finisse mai».

Il progetto di trasformazione è già avviato, anche se non mancano gli ostacoli, tanto che recentemente il ministro era già intervenuto pungendo gli amministratori locali. Per questo scopo è già stata creata la BrennerCorridor da parte della Regione Trentino Alto Adige con la partecipazione delle due Province. Alla società dovrebbero aggregar-

si altri enti territoriali e, probabilmente, alcuni comuni. Un nuovo schema di tariffe, regolato dall'autorità dei Trasporti (Art), avrebbe poi l'obiettivo di ridurle, limitando gli extraprofiti e i dividendi.

«Vogliamo - a parlare è ancora Toninelli - verificare che chi di dovere tra venerdì e domenica sia intervenuto adeguatamente per garantire la sicurezza degli utenti». Sulla futura concessione ha annunciato: «Siamo ad un passo dal rinnovo con una gestione totalmente pubblica e più conveniente per i territori e per chi viaggia. Portiamo avanti una rivoluzione nell'ambito autostradale che garantirà pedaggi più bassi ed equi, servizi migliori e utili reinvestiti sul territorio».

Arriva l'affondo finale: «Chi si è ingrossato con la grande mangiatoia delle autostrade cercherà in tutti i modi di fermarmi, ma vado dritto per la mia strada e rimetterò a posto le cose, con infrastrutture meno care e più sicure».

Le reazioni alle sue parole non

si sono fatte attendere e in molti gli hanno fatto notare che l'Autostrada del Brennero Spa è già controllata da soci pubblici all'84,7%. Il presidente della Provincia di Bolzano **Arno Kompatscher** è ironico: «Ma quale rivoluzione? La proposta di una gestione totalmente pubblica dell'autostrada del Brennero risale al 2014. L'ho fatta insieme a Ugo Rossi, con un accordo con il ministro dei Trasporti dell'epoca, Graziano Delrio. Quindi complimenti, benissimo, andiamo avanti».

Il presidente della Provincia di Trento **Maurizio Fugatti** taglia corto: «Quello che chiediamo è ciò che vuole il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli. La rendita tutta pubblica nell'interesse dei territori che hanno costituito la società».



All'attacco

“



Con più informazioni e se i caselli fossero stati tempestivamente chiusi si sarebbe evitato il caos

Carlo Rienzi - Codacons

L'esponente del governo prende spunto dal caos che si è verificato tra venerdì e sabato per ribadire la sua linea: «Voglio che i pedaggi siano sotto controllo»

Il governatore dell'Alto Adige: «Chiede la stessa cosa che ho proposto nel 2014»

In difesa

“



Ringrazio Autobrennero che ha permesso che la situazione rientrasse senza che nessuno si facesse male

Donatella Conzatti

A tutto campo

“



Spettacolo indecente e schiaffo agli utenti ma Toninelli ha fatto l'ennesima gaffe

Michaela Biancofiore



A sinistra il Ministro dei trasporti Danilo Toninelli che ieri ha attaccato pesantemente i vertici e i soci pubblici di A22. Repliche pronte ma pacate da Maurizio Fugatti (in alto) e Arno Kompatscher



Ha fatto scatenare un largo dibattito sui social la notizia che sabato anche molti motociclisti, diretti a un raduno, si sono avventurati in A22 nonostante le condizioni del tempo



Autostrada

Quello che Toninelli non dice sull'A22

Quello che il governo non dice sull'«affare»

RENZO MOSER



L ineffabile ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, non perde occasione per mettere sotto accusa e delegittimare agli occhi dell'opinione pubblica le concessionarie autostradali. Ora, se nel caso della vicenda del ponte Miorandi di Genova sarebbe oggettivamente difficile dargli torto, diverso è il caso dell'Autobrennero. Negli ultimi tempi, gli attacchi alla società di via Berlino e ai suoi azionisti, sempre descritti come avidi sanguisughe a caccia di denaro pubblico a scapito dei cittadini contribuenti, si sono moltiplicati. E il ritornello su chi «in questi anni di proroga ha continuato a godere di ricchi profitti» e sugli «enormi dividendi di una concessione che non vorrebbero finisse mai», così come sul «ritorno a una gestione pubblica», è tornato puntuale anche ieri, nell'altrettanto puntuale nota del ministro, che minacciosamente annuncia ispezioni e volontà di «vederci chiaro» dopo il caos sull'A22 innescato dai Tir (senza catene) bloccati nella neve. Lungi dal voler vestire i panni dell'avvocato difensore di Autobrennero (en passant, non è la prima volta che d'inverno i Tir intrappolati dalla neve bloccano l'autostrada al Brennero, e non sarà l'ultima), mi pare opportuno ricordare giusto un paio di questioni. La prima è che la gestione di A22 non ha bisogno di tornare pubblica, perché è già, ed è sempre stata, pubblica. È vero che ci sono stati e ci sono ancora degli azionisti privati, ma la maggioranza del capitale è saldamente in mano a enti pubblici: per la precisione, più dell'84%. Forse al ministro - meglio sarebbe dire al ministero, perché a volte ho il sospetto che le frequenti dichiarazioni di Toninelli siano in qualche modo imbeccate da quei potentissimi mandarini dell'apparato del Mit che negli ultimi 20 anni tutto hanno fatto tranne che dimostrare di avere a cuore le sorti di Autobrennero -, forse al ministro-ministero, dicevo, piacerebbe una gestione «più» pubblica, magari con l'Anas in prima fila a raccogliere i famosi dividendi, togliendo di mezzo gli enti territoriali, che pure pagano il prezzo più alto in termini di consumo del territorio di inquinamento. La seconda questione che mi preme ricordare è questa. Toninelli, come detto,

ricorda spesso la gestione in proroga dell'A22, a concessione scaduta; ricorda i profitti e i dividendi, ma non ricorda mai quello che è stato, o avrebbe potuto essere, un modello all'avanguardia nella gestione delle politiche infrastrutturali di un paese moderno e votato allo sviluppo e alla crescita, il cosiddetto «modello Brennero». Negli anni Novanta, lo ricordiamo, con le due finanziarie del 1997 e del 1998, messe a punto dal governo Prodi allora in carica, venne ideata una architettura concessionaria che poggiava su due pilastri: da un lato, una proroga trentennale della concessione stessa senza gara; dall'altro, come contropartita e a favore della collettività, l'accantonamento in esenzione di imposta della stragrande maggioranza degli utili, che, invece di essere distribuiti agli azionisti, sono stati fatti confluire in un fondo destinato a finanziare la parte italiana del tunnel di base del Brennero e che ad oggi costituiscono forse le uniche risorse certe per quell'opera.

Ciò significa che gli azionisti di A22 si sono impegnati a rinunciare ai tanto citati dividendi per finanziare un'opera concorrente, la quale, spostando le merci su gomma, toglierà ricchi profitti (ma anche inquinamento) all'arteria autostradale. Non stiamo parlando di noccioline: l'ultimo bilancio disponibile, quello del 2017, fissa a 653,5 milioni di euro la dotazione del fondo.

Tutto questo il ministro Toninelli lo dimentica sempre, forse perché, come ebbe a dire, è convinto che il tunnel del Brennero sia già in funzione.

Il punto è che da anni il «tesoretto» custodito in A22 fa gola a Roma, che le ha provate un po' tutte per acquisirne il controllo, e ancora ci sta provando evidentemente. Forse proprio a quello mira la «rivoluzione» ricordata dal ministro Toninelli nella sua nota di ieri. Perché ogni «rivoluzione» che si rispetti ha il suo palazzo da saccheggiare.

r.moser@ladige.it



PREVIDENZA. Il 2018 del fondo pensione

Solidarietà Veneto cresce e supera 1,2 miliardi di euro

«Con quota 100 servono soluzioni complementari e flessibili»

Nonostante l'instabilità finanziaria che ha caratterizzato il 2018, Solidarietà Veneto ha registrato un aumento degli iscritti. Il patrimonio gestito dal fondo pensione, nato su iniziativa di Cisl e Confindustria, al quale partecipano anche Uil, Cna, Confartigianato, Confapi e Federclai regionali, supera oggi il miliardo e 200 milioni di euro: valore che, grazie ai rendimenti maturati e al continuo incremento delle contribuzioni, è quasi decuplicato negli ultimi dieci anni. Lo scorso anno gli associati hanno superato quota 87.900, con una crescita sia delle adesioni esplicite, arrivate a 57.148 (+5,85%, la percentuale più alta degli ultimi dieci anni), sia dei cosiddetti «aderenti contrattuali», cioè i 30mila lavoratori dipendenti dell'artigianato che versano al Fondo il solo «contributo contrattuale». Le aziende associate sono oltre 12mila, in crescita del 5,5% rispetto all'anno precedente: le adesioni sono arrivate soprattutto dai settori metalmeccanico, tessile-moda, costruzioni, chimica ed alimentare.

Nella provincia di Vicenza si concentra il 30% degli iscritti, in totale 16.910, tuttavia a Verona si è registrata la crescita maggiore, +20,81% rispetto al 2017, complessivamente 3.286 iscritti, +60% nel triennio. Significativo anche il valore delle liquidazioni, come pensionamenti, riscatti per perdita di requisiti,

anticipazioni: nel 2018 il Fondo ha elaborato più di 4.700 pratiche, erogando oltre 61 milioni di euro.

Numeri positivi, nonostante quello appena passato sia stato un anno difficile. «La prima causa di instabilità in Italia», si legge in una nota di Solidarietà Veneto, «è lo spread. Solidarietà Veneto si è difeso egregiamente, grazie a un approccio lungimirante e responsabile» fin dal 2008, anno del fallimento Lehman Brothers, che ha innescato la grande crisi economica.

L'entrata in vigore di Quota 100 poi, cambia nuovamente le carte in tavola per chi vuole andare in pensione. «La previdenza complementare», sottolinea il presidente del Fondo Franco Lorenzon, «costituisce una soluzione flessibile, che ben si adatta alle esigenze di ciascun cittadino, a prescindere dai diversi scenari normativi». «Il nuovo Documento sulle politiche di investimento approvato dal Cda di Solidarietà Veneto a fine anno», aggiunge il vicepresidente Andra Bolla, «vuole offrire una varietà di scelta coerente con il profilo dell'aderente, prosegue nella direzione del contenimento dei costi e della diversificazione efficiente degli investimenti e guarda anche all'investimento "sostenibile", nel quale il rispetto di criteri quali l'ambiente, il sociale, la governance si intrecciano con le scelte finanziarie». • F.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CASO. Il ministro dopo il blocco per neve. La replica di Sboarina

Autobrennero, bufera politica Toninelli sfida sulla concessione

«**INVIATI DEGLI ISPETTORI**». Dopo il blocco del traffico a causa della neve il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, attacca sull'Autobrennero: «Vogliamo vederci chiaro sui disagi che si sono verificati. È in corso un'ispezione per verificare che il concessionario sia intervenuto adeguatamente per garantire la sicurezza degli utenti. La concessione è scaduta da anni e si è a un passo dal rinnovo con una gestione totalmente pubblica e più conveniente». Parole che hanno innescato polemiche. Il sindaco di Verona Federico Sboarina osserva: «L'A22 è già pubblica all'85%». Alessia Rotta (Pd) aggiunge: «Toninelli non sa di cosa parla». **BATTISTA** PAG 7

IL CASO. Esplosione delle polemiche dopo i disagi dell'altro giorno che hanno bloccato migliaia di automobilisti nella tormenta sulla Brennero. Il ministro invia gli ispettori

Autostrada, la bufera diventa politica

Toninelli: «Gestione insoddisfacente, ora controllo pubblico». Sboarina: «Di che parla? Nella società dell'A22 lo è già all'85%»

Maurizio Battista

La bufera sull'Autobrennero continua. E non solo perché ha ripreso a nevicare dopo i disagi dell'altra notte, ma si scatena ora anche la bufera politica con l'entrata a gamba tesa del ministro Toninelli che ha mandato gli ispettori sul posto tuonando che la gestione tornerà pubblica visto che la concessione è scaduta.

Immedie le reazioni, anche dei trentini: la società è già pubblica per l'85 per cento e la concessione è già oggetto da settimane di un braccio di ferro tra Roma e enti locali, tra i quali Comune di Verona (5,5%), Provincia di Verona (5,5) e Camera di commercio (1,69).

Ma vediamo come si è svi-

luppata la giornata, infiammata dalle dichiarazioni del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli dopo che migliaia di automobilisti e camionisti sono rimasti bloccati in autostrada per la neve anche per 12 ore. Secondo la società autostradale, che ieri sera ha diffuso una nota ufficiale di scuse (vedi box), molti, soprattutto camionisti, non avrebbero rispettato le regole per gomme da neve e catene, bloccando il traffico.

«Vogliamo vederci chiaro sui disagi che si sono verificati negli ultimi giorni sulla A22», ha detto il ministro. «È infatti già in corso un'ispezione per verificare che il concessionario sia intervenuto adeguatamente per garantire la sicurezza degli utenti, co-

me prevede la convenzione».

Perché, ricorda, «la concessione è scaduta da anni e si è ad un passo dal rinnovo con una gestione totalmente pubblica e più conveniente per i territori e per chi viaggia - aggiunge - Nonostante ciò l'attuale concessionario, la cui gestione non si può dire sia stata soddisfacente in questi giorni, e che in questi anni di proroga ha continuato a go-



dere di ricchi profitti, ha fatto ricorso contro la rivoluzione che stiamo mettendo in atto».

E in serata ha aggiunto: «Chi si è ingrassato con la grande mangiatoia delle autostrade cercherà in tutti i modi di fermarmi, ma vado dritto per la mia strada e rimetterò a posto le cose, con infrastrutture meno care e più sicure».

«Noto in queste ore molto nervosismo in qualche esponente politico del Nordest, e non solo, che sta perdendo le staffe - ha commentato - Stiano tranquilli ed evitino di fare una polemica che si ritorce loro contro, malgrado il solito codazzo di stampa amica. La mia nota era chiara: si parlava di rinnovo a una concessionaria totalmente pubblica, ripeto totalmente, come non lo è Autobrennero Spa».

«Ma autenticamente pubblico - prosegue il ministro - sarà finalmente l'interesse privilegiato con il nuovo schema di concessione, sia in favore dei territori che dei cittadini che viaggiano. Stop infatti all'asfalto elettorale, ai clamorosi e ingiustificati dividendi, sì a pedaggi più equi».

Immedieate le repliche locali e nazionali.

SINDACO SBOARINA. Il sindaco Federico Sboarina è sorpreso: «Non si capisce bene

di che cosa stia parlando il ministro Toninelli, perché l'A22 non è una società privata ma pubblica all'85%, con una gestione improntata alla sicurezza, all'efficienza, all'ambiente e al rigore. Il ministro parte da un presupposto sbagliato, perciò quando parla di rivoluzione dice un falso storico perché la gestione è già pubblica. Se la concessione è in regime di proroga è perché lo Stato non ha ancora fatto il bando, non è responsabilità dei soci».

Soci che tra l'altro hanno già riversato i dividendi sul territorio per nuove opere, proprio come vuole il ministro Toninelli nelle sue dichiarazioni. Contro Toninelli sono arrivate poi anche le dichiarazioni della deputata altoatesina di Forza Italia Michela Biancofiore e da Maurizio Lupi, presidente della componente Nci-Usei della Camera dei deputati, mentre per la deputata veronese del Pd Alessia Rotta «Toninelli si conferma ministro a sua insaputa».

Sorpreso anche il presidente della società di gestione dell'A22, Luigi Olivieri: «La gestione interamente pubblica dell'Autobrennero riguarda i futuri spero 16 enti concessionari che firmarono in questo senso un accordo nel 2016», dice.

DELIBERA CIPE. Ma c'è un altro punto delicato in questa battaglia: la delibera del Cipe di fine novembre scorso con la quale si vuole ridisegnare la concessione, centralizzando la governance. La delibera è già stata impugnata dalle province di Trento e Bolzano, di Modena, dalla società di gestione A22 e si uniranno ai ricorsi anche gli enti locali veronesi (Comune, Provincia e Camera) insieme con quelli di Mantova. Nei conteggi, la delibera prevede che vengano restituiti 450 milioni di euro, cifra conteggiata dalla scadenza della concessione, nel 2014, a oggi. Una pesante ipoteca sulle opere già programmate.

OPERE ADDIO. Per il senatore Pd Vincenzo D'Arienzo «Toninelli da mesi sta impedendo il rinnovo della concessione della A22 con gravi danni per Verona, ed è ben spalleggiato dalla Lega. Per Verona il ritardo causato da Lega e 5Stelle - e ancor peggio il mancato rinnovo della concessione - avrà importanti ricadute: niente terza corsia tra Verona e Modena, no alla terza corsia dinamica Bolzano Sud-Verona, no ai 35 milioni per la mediana provinciale da Nogarole Rocca a Isola della Scala, no al nuovo casello di Verona nord». ●

Le scuse

L'AUTOBRENNERO si legge in una nota, si scusa «con tutta l'utenza per i gravi disagi che questa ha dovuto sopportare, in particolare, nella notte tra venerdì e sabato, ma ribadisce di avere fatto tutto quando in proprio potere per evitare i blocchi che si sono poi, purtroppo, verificati». «Prova ne è - prosegue la società di gestione - il fatto che mai prima d'ora una nevicata ha messo in crisi la viabilità lungo l'autostrada del Brennero». L'A22 sottolinea «la straordinarietà della nevicata e soprattutto la sua intensità», la valanga «che ha invaso entrambe le carreggiate». Da qui la chiusura completa e poi i lavori di ripristino.



L'autostrada del Brennero l'altro giorno durante i disagi causati dalla nevicata

FOCUS. Il giro d'affari medio è in calo del 3,25%, ma la situazione è diversificata: tra le 12 aziende top, cinque decrescono, altre sono in crescita con tassi a due o tre cifre

Costruzioni, comparto a due velocità

E il commercio all'ingrosso di altri macchinari e attrezzature vede risultati negativi, fatta eccezione per le top 10, a +7%

**Non tutto ciò che si è costruito nel 2017 è ancora stato venduto
Gli oneri finanziari in aumento**

**Silvia Cantele
Bettina Campedelli**

COSTRUZIONI EDIFICI. Il settore dell'edilizia torna segnare una crescita del valore della produzione ma soffre ancora la redditività e soprattutto la marginalità lorda sulle vendite. Relativamente al settore della costruzione di edifici (codice ateco 41.20) sono stati estratti 966 bilanci, corrispondenti ad un giro d'affari di 703 milioni di euro nel 2017, in calo del 3,25%; si tratta di un settore composto da aziende prevalentemente medio-piccole, solo nove presentano un fatturato superiore a 10 milioni.

Come negli scorsi inserti, la tabella delle costruzioni si diversifica dalle altre perché coglie anche la dimensione del valore della produzione, posto che si tratta di settore che opera su commessa.

La tabella a fianco è stata costruita inserendo le top 10 per fatturato e aggiungendo ad esse due società appartenenti alle top 10 per valore della produzione, non presenti anche nelle top 10 per fatturato.

Le 12 top incluse in tabella registrano, a differenza del settore nel complesso, una crescita media del fatturato (+2,85%); tuttavia la situazione è diversificata: cinque aziende sono in calo, altre crescono con tassi a due o addi-

rittura a tre cifre.

Operando su commessa, è normale che ci sia una elevata variabilità del fatturato da un anno all'altro; osservando pertanto anche il valore della produzione, si nota in questo caso una crescita più elevata, dell'8,41%: sintomo che nel 2017 non tutto ciò che si è costruito è ancora stato venduto.

L'Ebitda medio appare in calo del 20,96%, portando a ridursi anche la marginalità lorda sulle vendite: l'Ebitda/-fatt scende infatti da 12,17% a 9,35%. Anche l'Ebit e il reddito netto sono in diminuzione, anche in maniera più sensibile dell'Ebitda. Essendo invece gli investimenti lordi in crescita (+8,61%), il Roa si riduce da 7,05% a 4,88%. I debiti finanziari sono in aumento, mentre il patrimonio netto è statico: pertanto, il debt/equity cresce da 0,71 a 0,96.

La crescita dei debiti fa salire molto anche gli oneri finanziari, e porta l'incidenza Of/fatt da 1,67% a 2,42%, su valori piuttosto elevati se confrontati con quelli di altri settori.

COMMERCIO ALL'INGROSSO DI ALTRI MACCHINARI E ATTREZZATURE. Il settore commercio all'ingrosso di altri macchinari e attrezzature è delimitato dal codice ateco 46.69, conta 111 società di capitali comprese nel nostro database Aida, che portano un

fatturato cumulativo di 280 milioni di euro, in calo dell'1,93%.

Le top 10 del settore registrano un aumento del fatturato del 7 per cento, in controtendenza rispetto al complesso del settore; all'interno del gruppo delle top 10 vi sono tre aziende che rilevano un calo mentre due registrano una crescita molto più sostenuta delle altre.

I risultati economici medi della gestione operativa sono in calo (Ebitda -4,73%; Ebit -6,25%) e portano a ridursi leggermente gli indici di redditività: Ebitda/fatt scende da 4,74% a 4,22%, Ros da 2,93% a 2,57%. Il capitale investito lordo (tot attivo) è in aumento (+4,57%) e questo spiega, insieme alla riduzione dell'Ebit, la flessione del Roa da 4% a 3,59%. Il reddito netto appare invece statico (+0,24%), ma la contestuale crescita dei mezzi propri fa scendere il Roe da 10,49% a 9,68%. Il patrimonio netto medio cresce dell'8,67%; tale variazione si accompagna ad una diminuzione dell'indebitamento finanziario (-4,30%), generando un miglioramento nel rapporto debt/equity (da 1,53 nel 2016 a 1,35 nel 2017), che tuttavia si mantiene su valori piuttosto elevati rispetto ad altri settori.

Gli oneri finanziari scendono (-10,65%) e con essi l'incidenza sul fatturato (of/fatt da 1,02% a 0,85%). ●

Le top 12 dell'edilizia

N°	DENOMINAZIONE SOCIALE	FATTURATO 2017	% VAR. FATT. 2017	VDP 2017	% VAR VDP 2017	% EBITDA/ FATT. 2016	% EBITDA/ FATT. 2017	% ROA 2016	% ROA 2017	DEBT/EQUITY 2016	DEBT/EQUITY 2017	% OF/FATTUR 2016	% OF/FATTUR 2017
1	BEOZZO COSTRUZIONI SRL	23.608.676	35,34	20.933.705,00	-0,03	6,24	3,97	1,11	4,33	0,14	0,09	0,29	0,24
2	FEDRIGOLI COSTRUZIONI SPA	22.993.736	-6,98	27.869.405,00	32,22	8,87	-6,87	5,25	-4,57	2,27	9,35	3,59	7,72
3	ITALIANA COSTRUZIONI 2000 SRL	16.458.071	4,55	15.508.693,00	-3,26	24,76	36,34	14,58	22,82	0,00	0,00	0,33	0,12
4	POINT SRL	15.488.352	-10,79	15.516.417,00	13,41	7,84	7,05	10,60	7,03	2,54	1,60	0,57	0,57
5	LP PARTECIPAZIONI SRL	15.303.002	-29,83	15.331.232,00	-28,42	7,44	5,00	6,06	2,38	0,48	3,04	0,59	4,27
6	EFEBI COSTRUZIONI SRL	13.445.521	35,07	14.060.193,00	34,03	7,33	9,39	5,51	8,94	5,13	3,09	3,12	2,47
7	COSTRUZIONI ALBERTI E DAL MOLIN SRL	10.765.686	104,36	15.961.106,00	29,83	5,81	7,36	1,76	3,75	6,77	6,35	2,87	1,78
8	CAMPAGNOLA S SPA	10.645.577	-37,03	5.447.202,00	-46,55	34,56	27,84	29,91	17,07	0,25	0,11	1,74	1,49
9	SITTA SRL	10.562.207	19,99	10.430.588,00	22,08	4,78	7,15	5,86	9,93	2,67	2,05	1,04	1,07
10	BERNABE' E BALLARIN IMPRESA EDILE SRL	8.848.980	117,46	7.089.852,00	50,37	10,60	6,74	2,55	4,18	0,07	0,05	0,04	0,02
11	SARMAR SPA	6.287.167	-33,94	9.425.882,00	-0,95	10,51	12,48	2,53	1,77	1,55	1,42	2,99	3,72
12	BORTOLOTTI COSTRUZIONI SRL	5.894.180	37,86	9.280.636,00	85,18	1,75	10,88	0,14	3,18	n.d.	1,18	5,91	4,17
TOTALI		160.301.155		166.854.911,00									
MEDIANE		12.105.604	12,27	14.695.713,00	17,74	7,64	7,26	5,38	4,26	1,55	1,60	1,39	1,64
MEDIE PONDERATE		13.358.430	2,85	13.904.576,00	8,41	12,17	9,35	7,05	4,88	0,71	0,96	1,67	2,42

Le top 10 del commercio all'ingrosso di macchinari e attrezzature

N°	DENOMINAZIONE SOCIALE	FATTURATO 2017	% VAR. FATT. 2017	% EBITDA/ FATT. 2016	% EBITDA/ FATT. 2017	% ROA 2016	% ROA 2017	DEBT/EQUITY 2016	DEBT/EQUITY 2017	% OF/FATTUR 2016	% OF/FATTUR 2017
1	FRONIUS ITALIA SRL	27.091.088	27,74	4,22	3,86	15,41	14,23	0,00	0,00	0,56	0,50
2	NUOVE ENERGIE SRL	26.211.192	2,20	-0,97	-1,16	-3,91	-5,38	0,01	0,01	0,13	0,11
3	CENIGOMMA SRL	25.001.184	-0,37	6,27	4,65	3,03	2,15	6,44	6,09	2,97	2,66
4	EBI GROUP SPA	21.489.784	5,89	3,86	2,31	3,25	1,61	1,63	1,47	0,53	0,28
5	QUALIFT SPA	13.811.568	8,08	4,70	5,64	-1,42	2,91	0,00	0,00	0,41	0,33
6	COMFERUT SRL	11.406.404	-2,45	5,98	4,79	3,60	2,51	2,74	2,16	1,75	1,68
7	BRENNERO GRU SRL	8.125.916	16,19	4,15	5,79	2,22	3,28	n.d.	n.d.	1,70	1,53
8	PICCOLI SERGIO E C SRL	7.494.663	4,97	4,78	4,91	3,65	3,48	0,76	0,92	0,45	0,20
9	PAVAN FORNITURE GRAFICHE SPA	7.190.502	9,63	16,00	15,03	8,31	6,33	0,24	0,25	0,82	0,65
10	TEKNO SOLUTION SRL	6.591.698	-4,54	12,31	13,14	24,45	25,32	n.d.	n.d.	0,08	0,07
TOTALI		154.413.999									
MEDIANE		12.608.986	5,43	4,74	4,85	3,43	3,10	0,50	0,59	0,55	0,42
MEDIE PONDERATE		15.441.400	7,00	4,74	4,22	4,00	3,59	1,53	1,35	1,02	0,85

Le top 10 del commercio all'ingrosso di farmaci

N°	DENOMINAZIONE SOCIALE	FATTURATO 2017	% VAR. FATT. 2017	% EBITDA/ FATT. 2016	% EBITDA/ FATT. 2017	% ROA 2016	% ROA 2017	DEBT/EQUITY 2016	DEBT/EQUITY 2017	% OF/FATTUR 2016	% OF/FATTUR 2017
1	GLAXOSMITHKLINE SPA	705.931.712	8,62	10,02	9,42	15,03	19,15	0,00	0,00	0,03	0,02
2	FRESENIUS KABI ITALIA SRL	173.813.072	5,00	14,52	11,91	4,78	3,24	0,02	0,00	1,47	1,23
3	VIIV HEALTHCARE SRL	163.391.072	19,74	5,31	5,19	10,59	9,03	0,00	0,00	0,07	0,04
4	REVELLO SPA	67.059.516	1,01	6,58	6,71	9,98	10,01	0,90	0,58	0,25	0,21
5	PAUL HARTMANN SPA	42.016.720	-5,40	2,85	5,02	3,31	6,20	0,00	0,00	0,11	0,00
6	WALDNER TECNOLOGIE MEDICALI SRL	41.119.672	2,57	10,93	12,56	9,68	12,12	0,89	0,87	0,41	0,38
7	YS DENTAL SPA	14.402.672	13,04	3,32	2,88	5,19	3,87	0,32	0,48	0,02	0,01
8	VETAGRI SRL	13.879.491	-6,01	1,87	2,05	5,44	5,60	0,00	0,00	0,02	0,02
9	AT-OS SRL	10.754.472	19,30	4,99	4,44	5,50	4,74	n.d.	1,59	0,79	0,56
10	ICU MEDICAL EUROPE SRL	9.447.396	4,85	4,21	1,36	2,27	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALI		1.241.815.795									
MEDIANE		41.568.196	4,92	5,15	5,11	5,47	5,90	0,00	0,00	0,09	0,03
MEDIE PONDERATE		124.181.580	8,14	9,40	8,76	10,02	10,46	0,06	0,04	0,28	0,22

Il neo-eletto presidente

Confindustria, la n. 1 Berton vuole ferrovia e A27 a nord «Troppe donne in ombra in azienda, le farò emergere»

Autonomia&politica La prima serve, ma non ci divide dal Sud Decreto Dignità e reddito di cittadinanza? Errori

BELLUNO «C'è già un esercito di donne che fa impresa, in questi quattro anni vorrei riuscire a mappare il mondo dell'imprenditoria femminile». Lorraine Berton, 56 anni, prima presidente donna di Confindustria Belluno Dolomiti, ha le idee chiare: dare più voce alla componente femminile. E la valorizzazione dell'imprenditoria in rosa è uno dei punti sui quali Berton ha fondato il suo programma quadriennale, presentato ieri nella prima uscita pubblica dopo l'investitura ottenuta giovedì sera, in un'assemblea dei soci di Confindustria da tempo non così partecipata. «Un segnale importante — commenta la neo presidente — di ritrovata coesione. Ho visto voglia di confronto sereno e costruttivo. C'è la consapevolezza di dover agire con intelligenza e senza dannosi personalismi».

L'unione fa la forza, insomma. Un altro dei pilastri su cui si fonda il pensiero di Berton. «Posso anticipare che darò molte deleghe, sono una convinta seguace del gioco di squadra — ha chiarito — Uniti si può fare molto di più che giocando da soli».

Lorraine Berton ha le idee chiare. Sull'autonomia: «Una necessità, ma dev'essere un mezzo per aumentare la com-

petitività, non un obiettivo per costruire assurde contrapposizioni nord-sud».

Sulle infrastrutture: «Non voglio più sentire i discorsi del tipo "O la ferrovia o l'autostrada". Servono entrambe, ma se parliamo di priorità, lo sbocco a nord autostradale è necessario, tanto più ora che la nostra provincia sarà sotto i riflettori per i grandi eventi che ospiterà». Il riferimento ai certi Mondiali di sci alpino Cortina

2021 e alle possibili Olimpiadi invernali 2026.

Sulla politica: «Deve darci risposte precise e riparare quello che sta facendo. Il Decreto Dignità è uno tsunami che non va bene per le imprese e per i lavoratori. E il reddito di cittadinanza è un insulto verso chi lavora 8-10 ore e magari riceve uno stipendio non di molto superiore».

Sul ruolo di Confindustria con le altre realtà del Veneto: «Sarò garante dell'unicità del nostro mondo economico. Questo non significa un no ad eventuali alleanze, sinergie o fusioni, ma fare scelte nell'interesse del nostro territorio, così unico e fragile».

E chiude ancora con le donne imprenditrici: «In questi anni ho visitato tante aziende e, in molte, ad accogliermi una donna: moglie, compagna, figlia, motore inesauribile. Un mondo sommerso che deve emergere».

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Storica Lorraine Berton, nuovo presidente provinciale Confindustria (Zanfron)



La trattativa Sembra sbloccarsi l'incaglio in una delle materie chiave. Protocollo anche sulla gestione del tesoretto di Cav

Autonomia, patto sulle infrastrutture

Il Mit annuncia l'accordo: i soldi del trasporto locale alle regioni, le autostrade restano statali

VENEZIA Via libera del ministro delle Infrastrutture ad alcuni punti importanti dell'intesa sull'autonomia: dal trasporto pubblico a porti e aeroporti, ecco cosa potrà cambiare. No secco, invece, alla richiesta di regionalizzare la rete autostradale.

a pagina 2 **Bonet**

Autonomia, intesa sulle infrastrutture «Sì al trasporto locale e no alle autostrade»

E l'Anas dà il via libera all'accordo con la Regione per reinvestire sul territorio gli utili milionari di Cav

115

milioni

È la cifra accantonata fino ad oggi da Cav, che non può utilizzare gli utili senza accordo tra Anas e Regione

VENEZIA Dopo Giulia Grillo (Sanità) e Marco Bussetti (Istruzione), ieri anche Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture, ha fatto sapere che il confronto con la Regione sull'autonomia è a buon punto e di più, su alcuni capitoli fondamentali sarebbe già stata trovata l'intesa. Un entusiasmo accolto con serafica compostezza in Regione, dove si attende di leggere la bozza definitiva messa a punto dal ministero degli Affari Regionali prima di sbilanciarsi in un senso o nell'altro.

Certo il dato più rilevante della nota diffusa ieri dal Mit sta all'ultima riga e non va esattamente nella direzione auspicata dal Veneto: «Il ministero ha ritenuto preminente l'interesse nazionale all'unitarietà della rete infrastrutturale ferroviaria e autostradale». Il che significa che mai il Mit permetterà a Palazzo Balbi di regionalizzare la rete e assumere il ruolo di concedente con compiti di controllo sui concessionari. Scenario che comunque non è di per sé

ostativo alla nascita della holding del Nordest cara al presidente Luca Zaia, progetto che vedrebbe in ogni caso lo Stato nel ruolo di concedente e la Regione, all'interno di una società pubblica *in-house*, nel ruolo di concessionario, come sta accadendo con la A4 e la nuova Alto Adriatico Spa.

Va detto che la richiesta della Regione era tra quelle classificate da subito come «esagerate» dal ministero, con cui i rapporti sono comunque buoni, come conferma il via libera arrivato ieri dal consiglio di amministrazione di Anas alla sottoscrizione di un protocollo con la Regione e il ministero stesso sulla gestione delle risorse generate da Cav, la società del Passante di Mestre che da aprile inizierà a macinare utili milionari avendo finito di ripagare il prestito per la costruzione dell'autostrada (da parte ci sarebbe già un tesoretto da 115 milioni, per statuto i soldi dovranno essere reinvestiti sul territorio). Un passaggio importante, se si pensa che il protocollo era in stand-by da dieci anni, salutato da Zaia come «fondamentale: l'obiettivo è riqualificare la rete viaria esistente». In questo senso, probabilmente, va letto il passaggio in cui Toninelli annuncia «aperture sull'ipotesi di concedere più autonomia in materia di infrastrutture stradali che insistono sul territorio» anche se resta da chiarire come questo si concili con l'ope-

razione avviata dalla Regione che dovrebbe riportare in capo ad Anas 700 chilometri di strade date vent'anni fa a Veneto Strade.

Il Mit fa quindi sapere che «le Regioni concorrono attivamente alla fase propositiva dei masterplan aeroportuali» e avranno «una partecipazione più forte nella governance portuale». Zaia oggi concorre alla nomina del presidente del Porto con un parere: diventerà vincolante? Sarà richiesta un'intesa? Il presidente di Federlogistica Luigi Merlo si dice in ogni caso «molto preoccupato. Il mercato portuale è globale e la competizione è internazionale. Uno dei punti di debolezza della portualità italiana è stato in passato proprio l'eccesso di provincialismo. Occorre invece rafforzare la programmazione nazionale».

Quindi «è stato raggiunto un accordo con le Regioni per riconoscere loro una quota fissa del Fondo nazionale per il Trasporto pubblico locale», aspetto pure questo da chiarire visto che già oggi la riparti-



zione viene fatta per una quota fissa, basata sul chilometraggio, ed una parte variabile, calcolata ad esempio sugli investimenti: l'individuazione di un budget predeterminato e non soggetto a tagli potrebbe aiutare la programmazione e lasciare nelle casse della Regione eventuali surplus virtuosi. Infine, tra gli «enormi passi in avanti» c'è «la chiusura di un accordo molto complicato in materia di interventi edilizi di rigenerazione urbana e in zone sismiche» e «l'apertura sulla possibilità di riconoscere autonomia in tema di infrastrutture idriche ed elettriche», come in effetti è già successo con l'emendamento al Dl Semplificazioni che trasferisce agli enti locali la titolarità delle centrali.

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● In questi giorni, dopo mesi di silenzio, si susseguono frenetici gli annunci dei ministri circa i risultati positivi dei tavoli tecnici che fin qui si sono succeduti sull'autonomia

● Il Veneto ha chiesto la devoluzione di 23 materie, tutte quelle consentite dalla

Costituzione. I tavoli tecnici hanno il compito di stabilire, per ciascuna materia, quali competenze possono essere trasferite dallo Stato alle Regioni e quali no

● Non mancano critiche, sia da parte delle Regioni del Sud che da parte di Confindustria. La firma dell'intesa è stata annunciata per il 15 febbraio



Al governo In alto, Danilo Toninelli (Trasporti).

La decisione del Tar

Pedemontana, respinto il ricorso del Covepa

VICENZA Sconfitto, per ora, per il Covepa, il Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa. Il comitato aveva chiesto al Tar del Lazio la sospensiva di una variante della Pedemontana, quella che riguarda la variante alla Galleria Malo-Castelgoberto. È coinvolta la contrada di Vallugana nella frazione di San Tomio a Malo (Vicenza). Secondo i 40 firmatari del ricorso le opere sarebbero iniziate in violazione delle prescrizioni della commissione Via, la Valutazione di impatto ambientale. I giudici del Tar, però, hanno respinto la domanda di sospensiva. È stata però fissata al 29 aprile l'udienza per la trattazione di merito del ricorso. Nell'ordinanza il Tribunale amministrativo sottolinea che la variante «attiene unicamente al diverso utilizzo del tunnel» e valuta «preminente l'interesse pubblico» dell'opera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Mose, corsa per il 2022 costerà 80 milioni l'anno ma ci farà guadagnare»

Il provveditore: presto via ai test, non contro l'acqua alta

● Roberto

Linetti è da un paio d'anni il Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto. E' arrivato a Palazzo X Savi a fine 2016

● Mercoledì

mattina è stata posata l'ultima paratoia del Mose nella schiera di Lido Sud. Quella di Lido Nord, però, è l'unica operativa, visto che nelle altre tre schiere mancano gli impianti

● Il Mose

entrerà in funzione nel 2022, ma prima potrà essere usato con gli impianti in modalità provvisoria

Linetti

Spero che ritorni il Magistrato, alle Acque ma il vero tema è unire le competenze

di **Monica Zicchiero**

VENEZIA Dal 2022 Venezia e piazza San Marco saranno difese dall'acqua alta. Dopo la posa dell'ultima paratoia mobile, avvenuta mercoledì scorso, il provveditore triveneto alle opere pubbliche Roberto Linetti fa il punto sull'entrata in funzione del Mose.

Quando sarà sperimentato il funzionamento delle barriere alle bocche di porto?

«Gli impianti elettrici ed antincendio sono tutti in corso, anche se l'avanzamento non è elevato e proseguono a rilento per interconnessioni tecniche e difficoltà logistiche. Gli impianti elettromeccanici seguono, dovendo scontare una risoluzione contrattuale ed un nuovo affidamento. La durata di tutti questi lavori è prevista fino a fine 2021; comunque nel cronoprogramma degli interventi è prevista una fase di utilizzo degli stessi impianti definitivi in modalità provvisoria per permettere nel 2019 di svolgere manovre di prova».

In caso di acqua alta in primavera, vedremo già gli effetti del Mose chiuso?

«Test e chiusure in modalità provvisoria non potranno essere destinate a contenere eventuali acque alte, anche se sarà molto utile provare movimentazioni delle paratoie nelle diverse condizioni me-

teo. Nel frattempo sono in corso riunioni con i principali Enti della laguna per mettere a punto i "protocolli operativi" da seguire nel caso di previsioni che dovessero condurre al sollevamento delle diverse paratoie delle bocche».

Alle prove di esercizio parteciperanno esperti di altri paesi: perché?

«Parteciperanno esperti dell'I-Storm, un'associazione internazionale di Enti statali (olandesi, inglesi, americani, lo stesso Provveditorato ed il Consorzio Venezia Nuova) che hanno realizzato nei rispettivi paesi barriere ed opere destinate a proteggere territori dal mare o da fiumi. Questa associazione da anni scambia le proprie esperienze con gli altri paesi componenti o con altri che si accingono a progettare ed eseguire opere simili. L'attività che svolgeranno questi tecnici internazionali è chiamata "peer review" cioè una verifica delle opere eseguite e dei progetti in relazione agli scopi che si prefiggevano».

Nel 2022 saranno terminati lavori e collaudo. Chi materialmente deciderà quando e in che condizioni attivare il Mose?

«Sul futuro gestore sono in corso proposte ed approfondimenti per disegnare una struttura in grado di conoscere tutti gli aspetti tecnici, amministrativi ed operativi sia

del Mose che della laguna. Sul modello e la tipologia di organismo decideranno il governo centrale e gli Enti locali».

E per la manutenzione c'è già un piano per il finanziamento in vista dell'entrata in esercizio?

«L'ultima valutazione ammonta a 70/80 milioni annui; i costi veri e propri degli interventi manutentivi sono circa il 40 per cento, il resto è costituito da costi della struttura di gestione, utenze, eccetera. Parte di questi costi potranno essere finanziati, anche se in modesta quantità, con l'utilizzo scientifico delle opere, già oggi inserite in un circuito nazionale ed internazionale di studiosi».

E piazza San Marco? Si potrà dire che dal 2022 Venezia e l'area marciana non saranno più inondate dall'alta marea?

«Nei prossimi giorni inizieranno le indagini e le prospezioni sulla piazza necessarie alla conoscenza, adeguatamente approfondita, del sottosuolo, dello stato delle opere,

dei moti di filtrazioni, delle eventuali presenze antiche: quanto più sarà approfondita questa conoscenza, tanto



più il progetto di sistemazione eviterà sorprese, imprevisti, sempre possibili considerato il sito, e quindi minori interruzioni e minori costi. Le indagini potranno

durare alcuni mesi, anche considerate le occupazioni, seppure modeste e distribuite sulla piazza, sia dei cantieri che delle manifestazioni pubbliche. Si prevede di completare il progetto definitivo entro l'estate 2019, acquisire tutti i pareri e le autorizzazioni, poi eseguire il progetto esecutivo. L'esecuzione dei lavori durerà circa 2 anni».

L'ufficio che Lei dirige, a Venezia viene ancora chiamato Magistrato alle Acque, storico nome sempre rimpianto in città. Tornerà a chiamarsi così dopo la decisione del governo Renzi di cancellarlo?

«Sulla speranza che il Provveditorato possa ritornare a chiamarsi Magistrato alle Acque non posso che concordare. Non è il nome però la cosa importante: è importante che nel futuro tutte le competenze tecnico-idrauliche, le concessioni, la vigilanza, l'inquinamento, in generale la Salvaguardia di Venezia e della sua Laguna – connesse a formare un particolare sito – siano curate da un unico organismo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Come esplodono le stelle

**L'imbarazzo sul processo a Salvini.
Il declino di Di Maio. Le ambizioni di
Dibba e Conte. Gli affari di Casaleggio.
E i consensi sempre più giù.
Inchiesta su un partito in crisi di nervi**

di **EMILIANO FITTIPALDI**

illustrazione di **Emanuele Fucecchi**



L'uomo della Casaleggio seduto al bancone del bar non ha né la grisaglia né l'aplomb di Giuseppe Conte. Così, mentre il premier ha ammesso ad Angela Merkel - in un colloquio rubato dalle telecamere di Piazzapulita - che i capi del M5S «sono preoccupati per i sondaggi negativi», il dirigente è più esplicito: «Se la stanno facendo sotto. Il problema è che, per inseguire la propaganda di Matteo Salvini, stiamo letteralmente scoppiando. La "Bestia" di Luca Morisi, lo stratega della sua comunicazione, corre molto più veloce di noi».

Il grillino di stanza a Palazzo Chigi posa la tazzina del caffè. E indica con la penna dei fogli con alcuni sondaggi riservati fatti da Movimento. Sintetizzano con numeretti quello che è sotto gli occhi di tutti: piaccia o non piaccia il contenuto del messaggio, il leader sovranista arriva prima e meglio su tutto, azzecca ogni dichiarazione, ogni post sui social. Un dato, tra quelli evidenziati, è sorprendente: segnala che il 60 per cento di coloro che hanno votato Di Maio e compagni non esclude, in futuro, di passare alla Lega. Un'enormità.

Più i sondaggi vanno giù, più cresce l'ansia da prestazione. E, conseguentemente, il tasso di confusione nelle mosse e nelle tattiche. Anche nella comunicazione, dove i grillini erano maestri, non c'è più una linea chiara e vincente. Le giravolte sul sì o il no alla richiesta di autorizzazione a procedere contro Salvini - nella vicenda della nave Diciotti - sono solo l'ultimo esempio. «Alle Europee rischiamo grosso. Perché se vanno male, ci sarà in ballo qualcosa di più della leadership di Gigi. Ci giochiamo il futuro di tutto il Movimento Cinque Stelle».

Stelle cadenti

Che cosa sta succedendo dentro la prima forza politica italiana? Com'è possibile che ci sia tanta apprensione all'in-



terno del partito che solo il 4 marzo scorso è riuscito a trionfare alle elezioni, guadagnando 10 milioni di voti e il 32,6 per cento di consensi?

Alla Casaleggio Associati e negli uffici romani di Di Maio le rilevazioni dei trend elettorali e l'andamento del "sentiment" degli italiani su questioni di ogni tipo sono studiati senza sosta. E i risultati che arrivano sulle scrivanie non sono tranquillizzanti: per le Europee qualche sondaggio li dà addirittura sotto il 24 per cento, mentre quasi tutte le ricerche evidenziano che il M5S potrebbe finire a dieci punti di distanza dalla Lega, che meno di un anno fa aveva circa la metà dei voti dei grillini.

Altre stime recenti sono ancora meno incoraggianti: alle prossime elezioni regionali in Abruzzo la candidata pentastellata, Sara Marozzi, potrebbe giocarsela (quasi) alla pari con quello del centrodestra, ma in Sardegna un recente sondaggio della Swg vede il grillino Francesco Desogus arrancare parecchio e il partito precipitare a un misero 23,5 per cento. Venti punti in meno rispetto al risultato trionfale ottenuto sull'isola alle Politiche.

Oltre ai sondaggi nefasti, però, quello che gli alti papaveri temono di più è lo stato comatoso in cui si trova, da mesi, la ex formidabile macchina da guerra che ha fatto la fortuna della creatura di Grillo. Uno stallo dovuto a tanti fattori. Come l'incapacità di alcuni ministri a svolgere efficacemente il proprio compito (vedi il caso del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli); gli scontri interni (i rapporti tra Di Maio e Fico sono ai minimi termini); gli errori a catena (l'«abbiamo abolito la povertà» urlato dal balcone dal capo politico resta leggendario); i "tradimenti" su dossier sensibili come quelli sulla Tap, l'Ilva di Taranto o quello sui migranti, che ha allontanato molti elettori di sinistra nauseati dall'appeasement di fronte alla xenofobia leghista.

Ma la macchina è andata in panne soprattutto a causa della crisi della war room che impostava il marketing politico grillino. È questo a non avere la presa di una volta. Gli attacchi contro la "Casta", contro i vitalizi dei politici e i giornalisti coinvolgono meno internauti e hater del solito, e sono assai meno efficaci della battaglia securitaria dei



**Luigi Di Maio e,
a sinistra, Alessandro
Di Battista**

sciatteria: il contemporaneo annuncio di Di Maio, che nominava Lino Banfi commissario all'Unesco, ha oscurato la festa per un risultato politico effettivamente storico.

Di Maio in peggio

Sono più concause, che, come granelli di polvere, hanno inceppato la macchina del consenso. La strategia unitaria era affidata fino a pochi mesi fa alla regia militare della Casaleggio e ai diktat di Rocco Casalino. Arrivato al governo, nel M5S tutto è invece diventato pulviscolare; e la catena di comando più sfocata. La propaganda, che ha bisogno di direttive centrali e non polifoniche, è diventata più discontinua, improvvisata, poco incisiva.

Casalino, promosso portavoce di Giuseppe Conte a Palazzo Chigi, non ha più tempo per occuparsi delle strategie del partito come una volta. Era lui il regista di ogni apparizione televisiva e creatore con la Casaleggio di tutte le leve grilline da mandare nei talk, da Carla Ruocco a Vito Crimi, da Nicola Morra a Barbara Lezzi: oggi nessuno è riuscito a sostituirlo nel ruolo. Non Ilaria Loquenzi, sua storica collaboratrice, né l'amico avvocato Fabio Urgese, capo della comunicazione dei grillini alla Camera, che non ha il talento né i contatti mediatici di Rocco.

Nella legislatura corrente non si è ancora investito (tranne nel caso di Gianluigi Paragone) sulla costruzione di volti nuovi, in modo da formare una schiera di nuovi personaggi da lanciare sul proscenio. «Un'emergenza», ripeto-

no angosciati nel Movimento. Perché in caso di elezioni anticipate entro un anno, considerate probabili in caso di vittoria schiacciante della Lega alle Europee, il divieto di ricandidarsi dopo i primi due mandati metterebbe fuori gioco l'intera attuale classe dirigente.

Una prospettiva che può essere esiziale per il destino del M5S: ecco perché all'Espresso risulta che Pietro Dettori, fedelissimo di Di Maio e Casaleggio e inventore dell'hub grillino con cui viene diffuso il verbo dei capi sulla rete, abbia fatto nelle scorse settimane alcune analisi sul web per capire che effetto avrebbe sulla base il superamento ufficiale del limite dei due mandati. È andata meglio del previsto: anche se si tratta di una pietra miliare del Movimento, in molti chiedono che Di Maio e i leader più conosciuti si candidino anche in futuro. «Se modifichi la regola rischi certamente una rivolta interna, e sono certo che diranno che ogni ipotesi di cambiare la norma è una fake news. Ma se non superiamo questo feticcio alle prossime elezioni politiche potremmo scomparire», chiosa un altro dirigente grillino piazzato al ministero dello Sviluppo.

La cattiva salute del partito è figlia di altri elementi. Il Blog delle Stelle, organo ufficiale del partito, non ha la potenza di fuoco del vecchio blog di Grillo. Che tra l'altro è fuori da qualsiasi decisione operativa: l'ultima che ha preso, scontrandosi con Di Maio, risale all'impallinamento di Riccardo Fraccaro, dato sicuro presidente della Camera e diventato ministro dopo che il garante ha imposto a Montecitorio il suo prediletto, cioè Roberto Fico. Il comico, inoltre, nel nuovo sito aperto qualche mese fa non si occupa né di politica né del M5S: nel blog esiste solo una sezione di propaganda pentastellata, intitolata "Anvedi Roma", dove viene pubblicizzata ogni mossa della giunta di Virginia Raggi. Una big del movimento ancora amatissima dai militanti duri e puri (la sua pagina Facebook è stata "spinta" dalla Casaleggio oltre i 900 mila follower, nessun sindaco nel mondo può vantare tanto lei), ma anche lei re-

leghisti. Sparare a zero sui nemici storici del Pd (Matteo Renzi e Maria Elena Boschi in primis) non regala più l'engagement di un tempo. E se il video di Di Maio sull' "Air Force Renzi" aveva fatto milioni di visualizzazioni, oggi quelli in cui si attaccano i nemici della Ue, i francesi e le "lobby di Bruxelles" attraggono - confrontando i dati di Facebook e Instagram - un numero ridotto di utenti.

I fasti dei "restitution day" o i battage online sulle rendicontazioni dei parlamentari (a proposito, che fine hanno fatto?) sono archeologia. E persino occasioni ghiotte, come l'happening per l'approvazione della legge sul reddito di cittadinanza, vengono buttate via con

Un sondaggio riservato: sei elettori grillini su 10 pronti a passare alla Lega. Sotto accusa la propaganda, che non tiene il passo con la Bestia di Morisi

sponsabile, secondo i politologi, della recente emorragia di consensi. I casi giudiziari di Raffaele Marra e Luca Lanzalone, oltre all'effetto delle buche e della monnezza, si riflettono non solo sull'elettorato romano, ma in tutta Italia.

Ma quello che pesa più di ogni cosa è, ovviamente, il declino di Di Maio, che sta perdendo la guerra di logoramento con Salvini. «Puntare tutto sulla sua leadership è stato un grave errore di calcolo strategico: ora che Gigi è in difficoltà politica e mediatica, rischia di venire giù tutto», spiega il dirigente al suo terzo caffè. «La responsabilità è anche di Casalino e Casaleggio junior, che hanno avallato la scelta all'origine». Da un lato snaturando la filosofia dell'uno vale uno. Dall'altro non dando una struttura più solida a un organismo politico che è cresciuto a dismisura in pochissimi anni: l'assenza di ceti dirigenti intermedi costringe Di Maio non solo a occuparsi delle questioni primarie del governo e del partito, ma anche a dover dar retta (dice chi ha sbirciato le chat del suo WhatsApp) all'ultimo degli assessori o consiglieri comunali sparsi sul territorio. Il caos.

La crisi di Di Maio sta provocando reazioni a catena: ha costretto Alessandro Di Battista a tornare sulla scena nel doppio ruolo di testa d'ariete nei talk show e di stratega della comunicazione (sua l'idea di attaccare i francesi sul franco africano); e sta consentendo al premier Conte di ritagliarsi un suo spazio d'azione autonomo sempre più evidente.

Lobby Casaleggio

Anche Davide Casaleggio è indicato come uno dei principali colpevoli del big bang politico della creatura inventata dal padre. Le critiche sono svariate. Ci i "frustrati", che gli imputano di aver ascoltato soltanto i consigli dei fedelissimi, Casalino e Dettori su tutti. E gli "abbandonati", che gli contestano di concentrarsi esclusivamente sull'Associazione Rousseau (la piattaforma informatica del partito di cui il numero uno della Casaleggio Associati è il presiden-



te), invece che sulla crisi del movimento e sul necessario rilancio della comunicazione e di una linea comune.

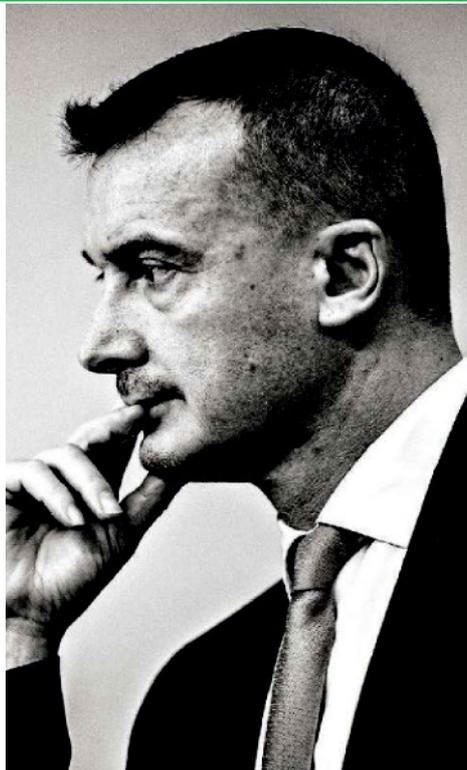
Migliorare ed esportare oltre confine il sistema operativo per la democrazia diretta è in effetti in cima ai pensieri del figlio del fondatore: è su questo progetto che verranno investiti tutti i soldi che parlamentari grillini devono girare ogni mese in direzione Milano (oltre un milione di euro l'anno).

Davide, però, nelle ultime settimane è tornato attivo anche sul fronte politico. Si sta occupando dello scouting per le candidature alle Europee insieme a Casalino, Dettori e Silvia Virgulti. È lui che avrà l'ultima parola sui candidati da mandare a Bruxelles, che dovranno poi essere votati dagli iscritti su Rousseau. La lista dei prescelti è ancora aperta: la difficoltà maggiore - pare - è quella di trovare donne con un curriculum adeguato. «Quelle più brave che chiamiamo» chiosa un interno «per ora ci hanno detto di no».

Ma il biasimo peggiore rivolto a Casaleggio riguarda il suo presunto conflitto di interessi. Leader politico, presidente di Rousseau, capo di una società di

consulenza (la Casaleggio Associati srl), Davide è anche guida dell'Associazione Gianroberto Casaleggio, che organizza ogni anno un convegno a Ivrea, il Sum. Il Fatto un mese fa ha intervistato alcuni imprenditori che hanno donato 5.000 euro per l'organizzazione dell'evento, che hanno ammesso come le dazioni di denaro siano state fatte, come ha detto uno di loro, «in totale trasparenza per perorare le mie cause e quelle della mia categoria».

«Perorare», traducendo, significa però fare lobby. Parola poco amata nell'universo grillino. Davide, che cura gli affari insieme al suo socio più importante, Luca Eleuteri, sembra fregarsene delle critiche: se è noto che alcune ricerche elaborate dalla Casaleggio sulla Blockchain siano state finanziate (oltre che da colossi come Amazon, Mediaset e Unicredit) anche dalle Poste (per 30 mila euro), e se qualcuno ancora storce la bocca quando ricorda il ristorante romano in cui Davide cenò insieme, tra gli altri, all'avvocato Luca Lanzalone, il facilitatore della giunta Raggi, in pochi sanno che anche potenti manager del settore italiano delle costruzioni hanno



**Rocco Casalino e,
a sinistra,
Davide Casaleggio**

lo ha rivisto a cena insieme a un dirigente della Bnl il 2 maggio 2017. Due settimane dopo, il 17 maggio, la signora del calcestruzzo è riuscita a parlare anche con «il dott. Davide Casaleggio» nell'«ufficio di Milano». Di cosa hanno discusso i due è impossibile saperlo: se Casalino, a cui abbiamo chiesto conto dell'incontro, non ci ha risposto, la Bruno attraverso i suoi legali ha tagliato corto, dicendo di non voler fare commenti, e di aver incontrato il leader grillino quell'unica volta.

Un mese fa L'Espresso raccontò di alcuni incontri della Bruno e di suo marito Duccio Astaldi con membri del governo di centrosinistra, in primis quelli con Maria Elena Boschi e Paolo Gentiloni, e di alcuni contratti da centinaia di migliaia di euro fatti da controllate di Condotte in favore del fratello della Boschi, Emanuele, e di Alberto Bianchi, ex presidente della Fondazione renziana Open. Nonostante l'eco della notizia, nessun alto dirigente del M5S ha rilasciato commenti o dichiarazioni.

Quanto conta Conte

Anche la gestione della variabile Conte è una novità che i maggiori grillini non hanno ancora capito come maneggiare. L'autoproclamato "avvocato del popolo", scovato in realtà tra gli adepti della potente lobby di Guido Alpa, ha nel corso degli ultimi tempi cambiato profilo.

Era solo il 7 giugno dell'anno scorso quando il premier, nel discorso d'insediamento di fronte alle Camere, chiedeva a Di Maio, seduto alla sua destra:

«Posso dire che...?», ricevendo un «no» secco dal capo politico che l'aveva scelto. Oggi, a sette mesi da quel giorno, quelli che molti definivano "un burattino", «un vaso di coccio», «un pupazzo» nelle mani dei due vicepremier, s'è ritagliato un ruolo assai più autonomo.

Ovviamente la ricerca di un posto al sole da protagonista della politica non è facile. Conte sa che deve quasi tutto agli uomini della Casaleggio, che dal nulla gli hanno cucito addosso, attraverso un accorto storytelling, l'immagine di uomo normale, di "avvocato della porta accanto", di abile mediatore e garante del contratto di governo. Ed è sempre i ragazzi di Davide che Conte deve ringraziare, guardando la sua pagina Facebook che in poche settimane è riuscita a toccare il milione di follower (numeri simili a quelli che Matteo Renzi ha raggiunto in anni e anni di lavoro sui social) e se il suo tasso di gradimento monstre (piace al 62 per cento degli italiani, secondo l'ultima ricerca Ipsos) è superiore di 10 punti rispetto a quello di Salvini e 20 a quello di Di Maio.

Conte sa pure che i commentatori esagerano, quando qualcuno lo certifica inquilino a Palazzo Chigi anche in caso di crisi di governo e di diversa maggioranza parlamentare. E sorride a chi lo vedrebbe bene come possibile sostituto del traballante Di Maio sulla tolda di comando del M5S. E da uomo di mondo, se un giorno sa che può battere i pugni atteggiandosi a premier con pieni poteri («Se Salvini non fa sbarcare i 49 migranti della Sea Watch e della Sea Eye vorrà dire che li andrò a prendere con l'aereo», disse a inizio gennaio), è conscio che quello successivo dovrà ingoiare il rospo senza fiatare, accettando ad esempio la linea chavista di Di Battista sul Venezuela.

Epperò Conte, senza farne troppo mistero, ormai gioca anche una sua partita personale. In una nicchia che si sta allargando a vista d'occhio: oggi il suo portavoce Rocco Casalino, piazzato dal Movimento a Palazzo Chigi per consigliare e controllare da vicino l'avvocato pugliese, non potrebbe mai

chiesto e ottenuto incontri con lui.

È certo, per esempio, che Isabella Bruno Tolomei Frigerio, proprietaria di Condotte spa, il terzo colosso italiano per fatturato e giro d'affari che ha fatto crac qualche mese fa, ha voluto incontrare privatamente Davide nel 2017, a pochi mesi dal trionfo elettorale.

Un appuntamento che L'Espresso ha scoperto leggendo l'agenda personale consegnata dai tre commissari ai pm della procura di Roma, che indagano sul fallimento dell'azienda. Nel novembre 2016 la Bruno - al tempo in grave difficoltà finanziaria - ha incontrato Arturo Artom, imprenditore vicino a Casaleggio in un evento pubblico; poi

Per sopravvivere, si pensa a eliminare il limite dei due mandati. Dettori sta già facendo analisi per capire come la prenderebbe la base

Piero Dettori con Beppe Grillo durante una manifestazione in campagna elettorale

permettersi di tirarlo via per il braccio come ha fatto durante il G7 dello scorso giugno.

Anzi: l'inizio della cavalcata di Conte comincia paradossalmente con il ridimensionamento del suo portavoce. La storia degli audio, quelli in cui Rocco parlava di una «megavendetta» contro i tecnici del ministero dell'Economia, ha cambiato i ruoli. Quando Casalino ha cominciato a voler stare un passo avanti a Conte, il premier ha capito che non lo voleva più nemmeno di lato. «Giuseppe ha cominciato a crearsi una sua autonomia quando Rocco ha esasperato la sua», racconta un componente del suo staff a Palazzo Chigi.

Oggi sia Casalino sia la vice capo ufficio stampa (la casaleggina Mariachiara Ricciuti) vengono convocati sempre più raramente alle riunioni tecniche più delicate. Il premier preferisce farle con i suoi uomini fidati: innanzitutto Pietro Benassi, ambasciatore e consigliere diplomatico che gli fa da apripista con le cancellerie straniere e con la Farnesina (ottimi i suoi rapporti con il segretario generale Elisabetta Belloni); il consigliere militare Carlo Massagli, al quale ha chiesto suggerimenti sulle recenti vicissitudini dell'operazione internazionale Sophia e sul possibile ritiro delle truppe dall'Afghanistan; e il segretario particolare Andrea Benvenuti, amico conosciuto tramite lo studio Alpa.

E se con il consigliere politico Tommaso Donati, ex capo dell'ufficio legislativo del M5S alla Camera, la scintilla non sembra essere mai scoccata, Conte apprezza «la pacatezza» di Alessandro Goracci (classe 1977, alto funzionario del Senato, da poco diventato il nuovo capo di gabinetto del premier), e l'equilibrio di Piero Cipollone. Quest'ultimo è un nome che pochi lettori conoscono, ma è il principale braccio destro di Conte sulle questioni economiche: vice direttore di uno dei dipartimenti della Banca d'Italia, è l'uomo che ha suggerito a Palazzo Chigi (insieme al ministro Giovanni Tria) il modo migliore per uscire indenni dalla difficile trattativa con la Ue sulla manovra finanziaria.



Conte si fida di Cipollone ciecamente: quando Di Maio, due settimane fa, ha attaccato la capacità di Bankitalia di fare previsioni azzeccate sulla crescita del Pil («non ci prende mai», ha detto Gigi criticando proprio l'Ufficio studi dove Cipollone ha lavorato per tre lustri), Conte non ha potuto che - in privato naturalmente - confermare la sua totale fiducia nella Banca d'Italia e nel suo consigliere.

La nuova forza di Conte viene accolta da un pezzo del partito in maniera favorevole («oltre a Di Battista c'è finalmente un altro leader spendibile per il dopo Di Maio», chiosano in tanti). Ma da un'altra fetta del Movimento l'eccesso di indipendenza del professore - che ha eccellenti rapporti in Vaticano e vecchie amicizie nel Pd e in Forza Italia - è sospetto.

I maligni dicono che Conte ha forzato la mano scegliendo come capo del Dipartimento di Informazione per la Sicurezza un generale della Finanza che conosceva personalmente tramite l'ex moglie: Gennaro Vecchione. Era un outsider ma, voci di corridoio a parte, la sua nomina è certo figlia di una decisio-

ne presa in solitudine dal premier.

I rapporti con i vertici dei servizi sono eccellenti e anche il Quirinale, ormai, s'interfaccia quasi solo con Palazzo Chigi: Mattarella e i suoi consiglieri, Simone Guerrini e Gianfranco Astori su tutti, preferiscono confrontarsi con i Conte Boys piuttosto che con l'entourage di Di Maio. Pesa il diverso ruolo istituzionale, ma anche la vecchia storia dell'impeachment ha avuto i suoi strascichi. Sul palcoscenico internazionale - a Bruxelles, Parigi e Berlino - il premier è visto come un interlocutore più affidabile del M5S o di Salvini. Lo stretto rapporto di simpatia con Donald Trump, su cui molti hanno ironizzato, è reale. Così come la stima di Mike Pompeo, che ha apprezzato la scelta di Conte di fare pressioni sul M5S in modo da sbloccare il gasdotto Tap. E la Santa Sede - che pure prova disagio per le politiche antimigranti del governo - vede il cattolicissimo presidente del Consiglio come l'unico soggetto con cui poter tentare delle mediazioni e delle soluzioni condivise. Se il movimento dovesse esplodere, non è affatto detto che svanisca anche la stella di Conte. ■

Lo scandalo

Mose: i pm chiedono 25 milioni a Baita, Minutillo, Savioli & c.

Ventincinque milioni di euro. È la somma complessiva che, secondo la Procura di Venezia, potrebbe essere confiscata agli ultimi cinque imputati dell'inchiesta sullo scandalo

Mose chiamati a comparire di fronte al giudice per l'udienza preliminare, al quale hanno chiesto di patteggiare pene detentive non superiori ai due anni di reclusione ciascuno.

Amadori a pagina 7

L'inchiesta Mose

Tangenti e fisco, i conti della procura: 25 milioni di euro

► I pm chiedono la confisca della cifra agli ultimi cinque imputati: Baita, Minutillo, Savioli, Buson e Voltazza. Ma il recupero è difficile

L'IMPORTO PIÙ CONSISTENTE È QUELLO RELATIVO AL FILONE DELLE BONIFICHE DI PORTO MARGHERA

LE SOMME SARANNO DISCUSSE NEL CORSO DELL'UDIENZA DEL 28 FEBBRAIO: CON I DIFENSORI SARÀ BATTAGLIA LEGALE

LO SCANDALO

VENEZIA Ventincinque milioni di euro. È la somma complessiva che, secondo la Procura di Venezia, potrebbe essere confiscata agli ultimi cinque imputati dell'inchiesta sullo scandalo Mose chiamati a comparire di fronte al giudice per l'udienza preliminare Gilberto Stigliano Messuti, al quale hanno chiesto di patteggiare pene detentive non superiori ai due anni di reclusione ciascuno.

L'elenco degli importi ancora confiscabili dallo Stato è stato depositato dai pm Stefano Ancilotto e Stefano Buccini, i quali hanno effettuato i conteggi partendo dalle tangenti o dai reati fiscali contestati in ogni singolo capo d'imputazione per quantificare il profitto del reato, per poi detrarre le somme già confiscate (e materialmente incassate dallo Stato) ai coimputati che per quelle stesse vicende hanno patteggiato nel 2014 con sentenza passata in giu-

dicato.

19 MILIONI PER LE BONIFICHE

L'importo più consistente - pa-



ri ad oltre 19 milioni di euro - è quello relativo al filone delle bonifiche di Porto Marghera, per le quali il Tribunale ha condannato in primo grado l'ex ministro all'Ambiente, Altero Matteoli e l'imprenditore romano suo amico, Erasmo Cinque, al quale, secondo l'accusa, sarebbero stati assegnati lavori del Consorzio Venezia Nuova per ingraziarsi l'esponente politico di Alleanza nazionale. Con la sentenza emesa nel settembre del 2017, a Cinque e Matteoli è già stata disposta la confisca di quei 19 milioni, ma il ministro è deceduto pochi mesi più tardi, e Cinque ha impugnato in appello: dunque neppure un euro è stato ancora incamerato. Il prossimo 28 febbraio, in sede di patteggiamento, il gip Stigliano Messuti potrebbe ritenere obbligati in solido anche Piergiorgio Baita e Nicolò Buson, rispettivamente ex presidente e ed ex direttore finanziario della Mantovani, applicando la confisca anche a loro.

Gli ulteriori importi confiscabili sono i seguenti: un milione e

300 mila euro relativi alla corruzione dell'ex presidente del Magistrato alle acque, Patrizio Cuccioletta (a carico di Baita, Buson e dell'ex consigliere del Consorzio Venezia Nuova, in rappresentanza del consorzio Coveco, il trevigiano Pio Savioli); 348 mila euro per la corruzione dell'ex presidente della Regione, Giancarlo Galan (Baita, Buson, Savioli e Claudia Minutillo, ex segretaria di Galan); 456 mila euro per un episodio di corruzione dell'ex assessore regionale, Renato Chisso (Baita, Buson e Savioli) e un milione e 700 mila euro per il secondo episodio (Baita e Minutillo); 170 mila euro per la corruzione di un funzionario di polizia, Giovanni Preziosa (a carico di Mirco Voltazza); 237 mila euro per false fatture Coveco (Savioli); 252 mila euro per false fatture Mantovani; 33 mila euro per false fatture San Martino (Savioli); 269 per false fatture Egg (Baita e Buson); 800 mila per le false fatture Italia Service (Baita, Buson e Voltazza).

Le somme confiscabili indicati dalla Procura saranno discusse nel corso dell'udienza del 28 febbraio, nel corso della quale i difensori dei cinque imputati avranno la possibilità di fare eccezioni, per dimostrare che parte o tutti quegli importi non sono aggredibili, vuoi perché già prescritti, vuoi per altre motivazioni. Poi spetterà al gip disporre le confische, contestualmente all'applicazione della pena detentiva già concordata tra difese e Procura.

Ovviamente, trattandosi di cifre particolarmente consistenti, è difficile che lo Stato riesca ad incassarle tutte, soprattutto se, come probabile, non vi siano sufficienti beni aggredibili per tale ammontare. Questo è uno dei motivi per i quali il legale di Chisso, l'avvocato Forza, si è battuto negli ultimi mesi, per ottenere il sequestro della villa della Minutillo, a garanzia della confisca, che ora la Procura quantifica a suo carico in oltre due milioni di euro.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UDIENZA IL 28 FEBBRAIO



PIERGIORGIO BAITA, 70 anni, di Mogliano Veneto, già presidente della Mantovani costruzioni, è stato il gestore del "sistema Mose" assieme all'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova, Giovanni Mazzacurati.

PIO SAVIOLI, 75 anni, di Villorba (Treviso), ex componente del Direttivo del Consorzio Venezia Nuova in rappresentanza del Consorzio Coveco: era il riferimento delle cooperative nella spartizione dei lavori per la realizzazione del Mose.

NICOLÒ BUSON, 62 anni, di Padova, già responsabile finanziario della Mantovani costruzioni, fu arrestato nel 2013 per false fatture, per poi iniziare a collaborare con gli inquirenti. Ha già patteggiato un anno e due mesi per i reati fiscali.



CLAUDIA MINUTILLO, 55 anni, di Mestre, è stata segretaria dell'allora presidente della Regione, Giancarlo Galan, e poi amministratrice di Adria Infrastrutture. Dopo l'arresto del 2013 ha collaborato con la Procura. Ha già patteggiato 16 mesi.

MIRCO VOLTAZZA, 57 anni, di Polverara (Padova), è il faccendiere che raccontò a Baita di avere conoscenze ad alti livelli, anche nei servizi segreti, convincendolo a pagarlo profumatamente per cercare di bloccare l'inchiesta Mose.



IL CANTIERE L'altro giorno è stata posta l'ultima paratoia del Mose

L'allarme. Enorme masso frana sulla strada ad Agordo



Maltempo, caos da Cortina al Brennero

CAOS Cortina paralizzata dai Tir bloccati dalla neve. Disagi al Brennero per l'intensa nevicata: chiusa l'autostrada a causa dei camion finiti di traverso. Tragedia sfiorata ad Agordo dove un enorme masso è caduto sulla regionale agordina. Gabrieli, Ianuale e Marsiglia alle pagine 8 e 9

Enorme masso sull'Agordina: jeep schiacciata, case evacuate

TRAGEDIE SFIORATE SULLE DOLOMITI L'ESCURSIONE FUORI PISTA DI 5 SCIATORI CAUSA UNA SLAVINA: UNO VIENE SOMMERSO

I RISCHI

BELLUNO Tragedie sfiorate sulle

Dolomiti. Come da previsioni meteo, la neve è arrivata un po' ovunque in provincia di Belluno. Abbondante e pure molto bagnata. Con sé, oltre a numerosi incidenti, ha portato una pericolosa caduta massi ad Agordo e una valanga che ha sommerso cinque sciatori a Livinallongo.

AD AGORDO

Ieri, verso le 10, un masso di

grandi dimensioni è caduto a valle in località Bries, dal soprastan-



te monte Framont: dopo aver centrato un fuoristrada ha finito la sua corsa in piena strada regionale Agordina. Fortunatamente, nel suo tragitto, non ha incontrato delle persone altrimenti il bilancio sarebbe stato decisamente peggiore dell'auto distrutta e di una ventina di persone evacuate. Residenti che però, nel pomeriggio, hanno firmato una liberatoria e sono rientrati nelle loro abitazioni. «Stavo spalando neve sul piazzale di casa - racconta Pietro Da Ronch - Ad un certo punto ho sentito un gran botto. Vivo a mezzo chilometro di distanza in linea d'aria da dove è successo il fatto ma è come se fossi stato là vicino». La paura non è mancata in quegli attimi, seguiti ben presto dall'arrivo dei vigili del fuoco chiamati dai residenti che si sono visti l'enorme pietra al centro della Sr 203. Immediato anche il sopraggiungere del sindaco Sisto Da Roit che ha firmato un'ordinanza di evacuazione nei confronti della ventina di residenti nelle sei case dell'area interessata. Da un primo sopralluogo il geologo della Provincia, Nicolò Doglioni, ha affermato che l'episodio pare sia isolato.

LIVINALONGO

Poco prima delle 15 il Soccorso alpino di Livinallongo è stato al-

lertato per una valanga che aveva coinvolto 5 persone, delle quali una rimasta sommersa. I cinque, che stavano sciando nella zona del Passo Pordoi, in località Belvedere, erano usciti dalla pista in neve fresca, quando è avvenuto il distacco che ha travolto uno di loro, uno sciatore di Canazei (Trento). Gli amici sono riusciti a individuare il punto in cui si trovavano i cinque erano sprovvisti di Artva, pala e sonda - mentre sopraggiungeva il personale dell'assistenza piste e del Soccorso alpino. Per il maltempo l'elicottero del Suem di Pieve di Cadore, decollato non appena è scattato l'allarme, è riuscito ad arrivare solo fino ad Arabba, dove la jeep del Soccorso alpino era pronta per il trasporto a monte di personale medico, unità cinofila e tecnico di elisoccorso. Fortunatamente i soccorritori sul posto sono riusciti ad estrarre lo sciatore dalla neve e lui non ha riportato alcuna conseguenza. L'elicottero è quindi rientrato. Il Soccorso alpino ricorda il persistere, in questi giorni, dell'elevato pericolo di valanghe, sconsigliando vivamente escursioni di qualsiasi tipo, dato anche il rischio di probabili distacchi spontanei che potrebbero interessare vie di comunicazione e aree sciistiche.

Raffaella Gabrieli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AGORDO
Il masso di circa 4 metri cubi caduto sulla strada ha sfiorato le case e schiacciato un'auto parcheggiata



Artigianato, in 10 anni 165mila imprese hanno chiuso

LA CRISI ECONOMICA HA COLPITO DURO SOPRATTUTTO NEL SETTORE DELL'EDILIZIA E NEI SERVIZI

IL DATO

ROMA L'emorragia delle imprese artigiane, secondo la Cgia di Mestre, continua. Se nell'ultimo anno (2018 su 2017) lo stock complessivo presente in Italia è sceso di oltre 16.300 unità (-1,2%), negli ultimi 10 anni, invece, la contrazione è stata pesantissima: -165.500 attività (-11,3%). Una caduta che non ha registrato soluzioni di continuità in tutto l'arco temporale analizzato (2018-2009). Al 31 dicembre scorso, invece, il numero totale delle imprese artigiane attive in Italia si è attestato poco sopra 1.300.000 unità. Di queste, il 37,7% nell'edilizia, il 33,2% nei servizi, il 22,9% opera nel settore produttivo e il 6,2% nei trasporti. Il crollo delle micro imprese, secondo Paolo Zabeo dell'Ufficio studi della Cgia, è dovuta «alla caduta dei consumi delle famiglie e la loro lenta ripresa, l'aumento della pressione fiscale e l'esplosione del costo degli affitti cause che hanno spinto fuori mercato molte attività senza contare che l'avvento delle nuove tecnologie e delle produzioni in serie hanno relegato in posizioni di marginalità molte professioni caratterizzate da un'elevata capacità manuale». «Ma oltre al danno economico causato da queste chiusure, c'è anche un aspetto sociale molto preoccupante da segnalare - rileva Zabeo -. Quando chiude definitivamente la saracinesca una bottega artigiana, si perdono conoscenze e cultura del lavoro difficilmente recuperabili e la qualità della vita di quel quartiere peggiora notevolmente. Altresì, c'è meno sicurezza, più degrado e il rischio di un concreto impoverimento del tessuto sociale».



Caos Brennero, arriva l'ispezione

►Il ministro Toninelli: «Basta mangiatoie, sarà pubblica». Biancofiore (FI): «Lo è già per oltre l'84%»

Dopo il caos scattano verifiche e polemiche. All'indomani dell'inferno bianco con migliaia di automobilisti intrappolati nell'autostrada del Brennero, scoppia un'altra bufera, ma stavolta è politica. «Vogliamo vederci chiaro sui disagi che si sono creati negli ultimi giorni sulla A22 - annuncia il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli - è già in corso un'ispezione per verificare che il concessionario sia intervenuto adeguatamente per garantire la sicurezza degli utenti». Poi il ministro ha ricordato che la concessione è già scaduta e ha annunciato «il rinnovo con una gestione totalmente pubblica». Perché «l'attuale concessionario, che in questi anni di proroga ha continuato a godere di ricchi profitti, ha fatto ricorso contro la rivoluzione che stiamo mettendo in atto». Ma Biancofiore (FI) attacca: «È già pubblica per quasi l'85%».

za degli utenti». Poi il ministro ha ricordato che la concessione è già scaduta e ha annunciato «il rinnovo con una gestione totalmente pubblica». Perché «l'attuale concessionario, che in questi anni di proroga ha continuato a godere di ricchi profitti, ha fatto ricorso contro la rivoluzione che stiamo mettendo in atto». Ma Biancofiore (FI) attacca: «È già pubblica per quasi l'85%».

Ianuale a pagina 8

L'emergenza e le polemiche Caos Brennero, Toninelli «Già inviati gli ispettori»

►Il ministro: «Una rivoluzione: gestione tutta pubblica della A22» ►Le repliche: «L'autostrada è già della Regione per l'85 per cento»

**UN'ALTRA GIORNATA
DI EMERGENZA
SLAVINE IN ALTO ADIGE
E VENETO
«INDENNIZZI PER CHI
È RIMASTO BLOCCATO»**

**In 24 ore la neve
che cade in 2 mesi**

IL CASO

VENEZIA Dopo il caos scattano verifiche e polemiche. Il ministro Toninelli manda gli ispettori, il Codacons deposita un esposto, i politici puntano il dito. All'indomani dell'inferno bianco con migliaia di automobilisti intrappolati nell'autostrada del Brennero, scoppia una nuova bufera, ma questa volta è politica. Mentre continua ad imperversare il maltempo in tutto il Nordest, con numerose valanghe che continuano a staccarsi.

IL MINISTRO

«Vogliamo vederci chiaro sui disagi sulla A22: è già in corso un'ispezione per verificare che il concessionario sia intervenuto adeguatamente per garantire la sicurezza degli utenti». L'esordio di ieri del Ministro del-

le Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli che parlando della concessione già scaduta annuncia «il rinnovo con una gestione totalmente pubblica». Perché «l'attuale concessionario, che in questi anni di proroga ha continuato a godere di ricchi profitti, ha fatto ricorso contro la rivoluzione che stiamo mettendo in atto che garantirà pedaggi più bassi ed equi, servizi migliori e utili reinvestiti sul territorio. Una scelta incomprensibile, a meno che la si legga alla luce del tentativo di continuare a guadagnare con gli enormi dividendi di una concessione che non vorrebbero finire mai».

LE REAZIONI

«Ma quale rivoluzione? La proposta di una gestione totalmente pubblica dell'A22 risale al 2014» la risposta del presiden-

te della Regione Trentino Alto Adige-Suedtirolo, Arno Kompatscher, governatore della Provincia autonoma di Bolzano. «L'ho fatta io - aggiunge - con l'allora governatore del Trentino Ugo Rossi, in accordo con il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Quindi complimenti, benissimo, andiamo avanti». Sull'ispezione ministeriale spiega: «Abbiamo in programma una riunione con la società di



gestione, la protezione civile, il commissariato del governo e le forze dell'ordine, comunque procedano pure con l'ispezione». A lanciare strali contro il ministro Maurizio Lupi, presidente di Nci-Usei alla Camera: «L'A22 è già pubblica, la Regione Trentino Alto Adige e le Province autonome di Bolzano e Trento detengono l'84,7% della società». Mentre parla di «spettacolo indecente e schiaffo agli utenti» Michaela Biancofiore, parlamentare Fi e coordinatrice del Trentino Alto Adige. «La società autostrada del Brennero - spiega - è già pubblica, partecipa all'85% da enti pubblici e la differenza con quella che il ministro chiama "rivoluzione" pare consti nel concedere la con-

cessione a una nuova società A22 al 100% pubblica, ma gestita dagli stessi enti pubblici di oggi». Mentre il Codacons ha annunciato che questa mattina presenterà un esposto alla Procura di Bolzano con «la richiesta di indennizzi per gli utenti bloccati sulla A22». Tanto polverone che Toninelli nel pomeriggio di ieri è intervenuto nuovamente, questa volta su Facebook: «Noto molto nervosismo in qualche esponente politico del Nordest e non solo. Ho parlato di rinnovo a una concessionaria totalmente pubblica, come non lo è Autobrennero Spa».

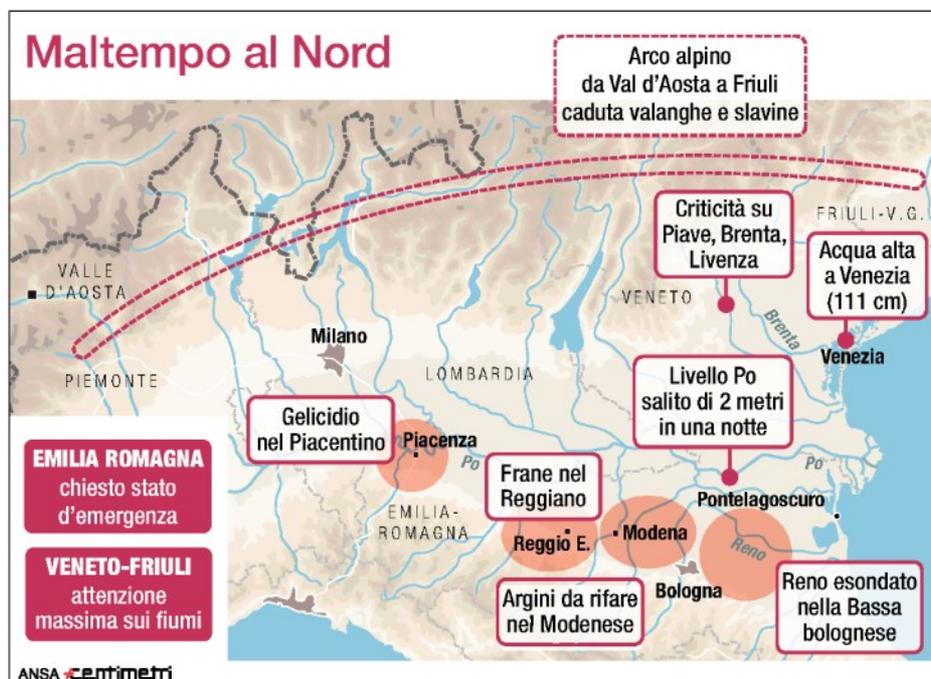
IL MALTEMPO

Al netto delle polemiche ieri è stata un'altra giornata difficile.

La gestione di Autobrennero si è scusata per i disguidi precisando che «in 24 ore è caduta una quantità di neve che di solito cade in due mesi». Intanto in Alto Adige sono scese due valanghe: una sulla pista a Selva di Val Gardena e l'altra a Forcelles di Colfosco entrambe senza coinvolgere persone. Sul fronte Veneto una valanga con un fronte di 60 metri si è staccata in Tofana a Cortina. Sono continuate le forti nevicate sulle vette delle Dolomiti, con quelle bellunesi coperte da oltre un metro mezzo di manto sopra i 2mila metri, ma anche nelle valli, con Cortina con 90 centimetri e Campolongo (Altopiano di Asiago) a 1 metro e 20.

Raffaella Ianuale

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La piena del Reno, danni ingenti

BOLOGNA Ancora emergenza a causa della piena del Reno anche se ieri sono rientrate quasi tutte le famiglie evacuate. Danni ingenti al territorio

Valanga a Cortina e corriere bloccate

BELLUNO Una valanga si è staccata ieri in Tofana, a Cortina, sotto la pista "Tofanina" e due bus con catene rotte hanno interrotto la strada per San Pellegrino.



In 24 ore è caduta una quantità di neve che, di norma, cade in due mesi, con accumuli di quasi un metro.

Confartigianato conta 80 nuovi soci al primo posto 16 ditte dell'edilizia

ASOLO

Ottanta nuovi soci per la Confartigianato. Al primo posto 16 aziende dell'edilizia. Sono entrati a far parte del gruppo negli ultimi due anni e Confartigianato li ha incontrati ieri sera. Buona parte è rappresentata da aziende nuove, ma non solo. «Spiccano i liberi professionisti, anche con nuove professionalità legate al mondo della comunicazione e formazione -spiega Fausto Bosa (in foto), presidente di Confartigianato- si mantiene buona anche la presenza dell'edilizia». Ma c'è anche chi è nel settore da tempo e solo di recente ha aderito all'associazione. «C'è ad esempio una ditta del settore tessile che, sul campo da vent'anni, sta vivendo il momento del passaggio generazionale, dato che tutti i dipendenti sono over quaranta con punte di sessanta. È un problema per varie realtà della zona». Per quanto riguarda invece l'edilizia, «in molti casi si tratta di ex dipendenti che, di fronte alla crisi che ha colpito le ditte per cui lavoravano, si sono messi in proprio». Non mancano poi idraulici, estetiste, agenzie immobiliari, pronti a ripartire. «Iniziativa come queste sono importanti per noi associazione, -prosegue Bosa- ma soprattutto per le aziende. È l'occasione giusta perché possano stringere tra loro nuovi legami, capire chi come loro ha difficoltà attivando così un confronto o, perché no, anche allacciando trattative di lavoro. Diventare socio di Confartigianato AsoloMontebelluna è anche questo, entrar a far parte di una rete che va oltre al rapporto cliente/fornitore, perché qui non si tratta di uno studio professionale, che eroga solo servizi, ma di una realtà che opera per offrire e sostenere il tessuto economico locale, partendo però dalle persone». (l.bon)



IL PROGETTO PER PADOVA

Torna il raccordo anulare Idea rilanciata dopo 10 anni

Un'opera bloccata da dieci anni che ora riprende quota. Sgravata dalla camionabile che sarà "rigenerata" come canale scolmatore. Il grande raccordo anulare è rinato grazie alla caparbità di Luisa Serato, presiden-

te di Cav e anche della società "Gra di Padova". La scorsa settimana un vertice a Palazzo Moroni è servito a far quadrato e a inoltrare una richiesta chiara alla Regione: «Facciamo presto». **MALFITANO** / PAGINE 2 E 3

Il Grande raccordo anulare

Bloccato da 10 anni, il rilancio del Gra Conferenza dei sindaci entro l'estate

Vertice a Palazzo Moroni tra Serato, Comune e Provincia. «Volontà chiara: sbloccare un'opera che serve al territorio»

Il passaggio con i primi cittadini per riattivare il project financing Poi il bando di gara
Claudio Malfitano

PADOVA. Un'opera bloccata da dieci anni che ora riprende quota. Sgravata dalla camionabile che sarà "rigenerata" come canale scolmatore. E con parecchi nuovo benefici per il comune di Padova.

Il grande raccordo anulare è rinato grazie alla caparbità di Luisa Serato, presidente di Cav e anche della società "Gra di Padova" (partecipata da Serenissima, Brescia-Padova e consorzio Via Maestra). La scorsa settimana un vertice a Palazzo Moroni è servito a far quadrato e a inoltrare una richiesta chiara alla Regione: «Facciamo presto». Se tutto va bene, entro l'estate la conferenza dei sindaci interessati potrebbe riattivare il processo del *project financing*.

IL VERTICE A PALAZZO

A fare il punto con Serato e i tecnici della società c'erano il sindaco Sergio Giordani, il vice Arturo Lorenzoni, l'assessore alle infrastrutture Andrea Micalizzi. E poi il neo-presi-

dente della Provincia Fabio Bui. «Ho trovato una volontà politica chiara: quella di sbloccare un'infrastruttura che serve al territorio», racconta la presidente di Cav. «Ora faremo il punto con la Regione, che è l'amministrazione concedente».

Superate anche le resistenze di chi, in linea di principio, è contrario alla creazione di nuove strade: «In molti ci chiedono un'attenzione ambientale, ma che è anche una mia preoccupazione», sottolinea Serato. «Io penso che anche "disassediare" Padova dal traffico di attraversamento è un atto ambientale forte e importante».

Il vicesindaco Lorenzoni ha però chiesto una sorta di "stress test" sulla nuova infrastruttura, aggiornando i dati dell'analisi costi-benefici che sono fermi ad alcuni anni fa.

IL NUOVO GRA

Com'è cambiato il progetto del grande raccordo anulare rispetto a quello che nel 2004 era stato inserito nel piano regionale dei trasporti? Il tratto nord, quello che attraversava il Tavello, è stato bocciato nella valutazione ambientale nazionale, resta l'anello ovest che collegherà curva Boston con il nuovo casello sull'A4 a

Ronchi di Villafranca. Poi una viabilità di supporto per collegare il casello alla tangenziale di Limena. Mentre quella che era l'idea della camionabile sull'idrovia diventerà lo scavo di un canale di circa 10 chilometri utilizzato come scolmatore. «Tengo molto a quest'ultima opera complementare, anche perché ci è richiesta fortemente dai comuni della Riviera del Brenta», afferma Serato.

ITER AMMINISTRATIVO

Certo, dopo dieci anni, l'iter dovrà quasi re-iniziare da zero. Ma con la volontà politica si può accelerare. Intanto entro l'estate dovrebbe essere convocata dalla Regione la conferenza dei sindaci per confermare l'interesse per l'opera e la richiesta formale delle modifiche. Da qui la Regione dovrebbe chiedere alla società proponente del *project* (Gra di Padova spa) di adeguare progetto e piano finanziario. Poi il bando di gara. E tra qualche anno i cantieri di un'opera che serviva a Padova già un decennio fa. —



IL NUOVO PROGETTO DEL GRA



- 1** Tratto Ovest a due corsie per senso di marcia lungo circa **15,6 km**, compreso tra corso Boston e il nuovo casello autostradale di Ronchi sulla A4 (attraverso i Comuni di Padova, Selvazzano, Rubano e Villafranca Padovana)
- 2** Tratto Nord-Ovest a due corsie per senso di marcia lungo circa **4,2 km**, tra il nuovo casello autostradale di Ronchi e la SR 47 tangenziale di Limena (Da Ronchi fino a Ponterotto e poi lungo la bretella che porta alla tangenziale di Limena)
- 3** Sistemazione delle tangenziali Prevede l'adeguamento (barriere sicurezza, asfalti, illuminazione, nuovo svincolo per l'Interporto, terza corsia dinamica) della tangenziale Est da Padova Est (corso Argentina) a Padova Sud (corso Primo Maggio) per **10 km**. Il medesimo adeguamento della tangenziale sud dall'A13 a corso Boston per **1,9 km**.
- 4** Nuovo scolmatore Scavo di un canale di **10 km** da Saonara a Mira, a completamento dello Scolmatore.



La presidente di Cav Luisa Serato, l'assessore ai lavori pubblici Andrea Micalizzi e il presidente della Provincia Fabio Bui

IL COMMENTO

Bui entusiasta: «Facciamolo con la bretella Bovolentana»

Il neo presidente della Provincia incontrerà i sindaci della zona e poi chiederà aiuto alla Regione Oggi l'elezione dei 16 consiglieri che lo affiancheranno

PADOVA. «È un'opera da realizzare, magari integrandola con il vecchio progetto della Bovolentana per mettere in sicurezza anche quello snodo viario». Anche il presidente della Provincia Fabio Bui promuove il grande raccordo anulare di Padova, che diventerà una sorta di orbitale ovest attorno al capoluogo. Ma pone l'attenzione anche ad altri aspetti critici della viabilità provinciale.

Come la bretella Bovolentana, anche questa discussa da anni per quanto riguarda il quadrante sud-est: è la strada che dovrebbe collegare la zona industriale di Padova con quelle di Conselve e Bagnoli. «Quanto prima ci incontreremo con i sindaci della zona per rivedere il progetto», anticipa il neo-presidente di Palazzo Santo Stefano. «Faremo il punto della situa-

zione e chiederemo alla Regione di intervenire».

Bui vuole incentrare il suo mandato amministrativo su una concretezza fatta di pochi obiettivi chiari: «Uno di questi però è ripensare gli assi viari, in modo da concentrarsi su poche cose ma che siano concrete e realizzabili».

Un incontro, quello della settimana scorsa in municipio a Padova, che mette insieme protagonisti di provenienze politiche diverse. Proprio lo stesso criterio che ha portato all'elezione unanime di Bui a Palazzo Santo Stefano: «Servizi e infrastrutture non hanno colore», spiega. «Noi lavoriamo tutti al servizio delle nostre comunità».

Proprio oggi sindaci e consiglieri di tutta la provincia sono chiamati ad eleggere i 16 consiglieri che affiancheranno Bui per i prossimi due anni. Nessuna sorpresa: c'è una lista unica con solo 16 candidati. —

C.MAL.



La zona industriale di Padova vista dall'alto

(FOTO BIANCHI)



Grandi opere, sì dei friulani ma lontano da casa propria

La maggioranza le ritiene importanti per lo sviluppo, ma chiede attenzione al territorio

Il tema infrastrutture è tornato al centro dell'agenda politica e del dibattito pubblico: ha provocato mobilitazioni di piazza, convegni e assemblee sia da parte delle categorie produttive e (in parte) sindacali, sia dell'associazionismo e di singoli gruppi di cittadini.

L'argomento è cruciale soprattutto ora che il paese si trova a dover fare i conti con lo spettro di una nuova fase recessiva. Invece, le strategie e gli interventi per assicurare all'Italia uno sviluppo economico e sociale su-

biscono continui stop and go a seconda dei governi che si succedono: iscritte dagli uni, sono poi rimosse da chi viene dopo, generando così incertezza. All'indeterminatezza si somma la protesta: non c'è ammodernamento di strutture fisiche che non veda il sorgere di comitati, di prese di posizioni più o meno ideologiche, volte a opporsi: dalla TAV, ai rifiuti; dalle infrastrutture stradali, agli inceneritori o alle trivelle, solo per citare alcuni esempi.

MARINI/PAG. 2

I friulani dicono sì alle grandi opere ma non le vogliono accanto a casa

Potenziare le infrastrutture è una priorità, ma in Friuli Venezia Giulia prevale la sindrome «non nel mio giardino»

Si oppongono al progresso studenti, disoccupati e chi ha un basso titolo di studio DANIELE MARINI

Il tema infrastrutture è tornato al centro dell'agenda politica e del dibattito pubblico: ha provocato mobilitazioni di piazza, convegni e assemblee sia da parte delle categorie produttive e (in parte) sindacali, sia dell'associazionismo e di singoli gruppi di cittadini. L'argomento è cruciale soprattutto ora che il paese si trova, dopo un breve periodo di lenta crescita, a dover fare i conti con lo spettro di una nuova fase recessiva. Invece, le strategie e gli interventi per assicurare all'Italia uno sviluppo economico e sociale sub-

biscono continui stop and go a seconda dei governi che si succedono: iscritte dagli uni, sono poi rimosse da chi viene dopo, generando così incertezza. All'indeterminatezza si somma la protesta: non c'è ammodernamento di strutture fisiche che non veda il sorgere di comitati, di prese di posizioni più o meno ideologiche, volte a opporsi, talvolta anche "a prescindere": dalla TAV, ai rifiuti; dalle infrastrutture stradali, agli inceneritori o alle trivelle, solo per citare alcuni esempi. Mentre altre nazioni sono in grado di avere le accelerazioni necessarie ad affrontare la competizione internazionale, il nostro appare un Paese con uno sguardo puntuale, sul "qui-e-ora", senza una vision di lungo periodo.

L'IDEA DI PROGRESSO

Uno dei motivi di un simile orientamento è proprio legato all'idea di sviluppo: termine dal significato ieri definito, oggi dalla declinazione incerta. Tutti lo vogliamo, ma non è così unanimemente condiviso il modo in cui esso debba essere perseguito. Tutti desideriamo spostarci velocemente, ma non gradiamo che una nuova strada passi vicino a casa nostra. È il cosiddetto fenomeno Nimby (Not in my backyard):

non nel mio giardino. Ma i norddestini sono effettivamente così contrari a nuove opere infrastrutturali? Quanto è diffuso un simile orientamento e quale sia il grado di importanza assegnato alle opere è l'oggetto dell'ultima rilevazione del Centro Studi di Community Group.

ANORDEST

In realtà, diversamente dalle rappresentazioni mediatiche, la maggioranza degli abitanti del Nordest (53,9%) considera il potenziamento del nostro sistema infrastrutturale un tema importante e prioritario da affrontare per lo sviluppo del paese, soprattutto in Veneto (55,1%). Per un altro terzo



(38,3%) la questione è comunque importante, ma al pari di altri, mentre solo il 7,8% non assegna a questo argomento una particolare precedenza, in particolare in Friuli Venezia Giulia (11,6%). Dunque, per la parte prevalente degli intervistati le infrastrutture costituiscono un ambito d'azione fondamentale. D'altro canto, come una precedente rilevazione aveva evidenziato (quotidiani Gedi, 16.12.18) il confronto con gli altri paesi dell'Ue è impietoso: dalle strade alla connettività, dalla scuola agli aeroporti i nordestini ritengono che lo stato dell'arte del Paese sia largamente deficitario. Se dalle affermazioni generali scendiamo in un'ipotetica situazione di effettiva costruzione di un'opera infrastrutturale d'impatto ambientale, quale sarebbe la reazione degli intervistati? Com'è facile intuire, il livello di accettazione tende a salire via via che ci si allontana dal proprio territorio. Se vicino a casa propria lo accetterebbe senza problemi il 31,2%, all'allontanarsi da tale sfera il consenso sale per giungere al 75,8% se l'opera fosse a livello nazionale. Un terzo dei nordestini (37,3%) acconsentirebbe, sebbene con ritrosia, se l'infrastruttura fosse costruita nelle proprie vicinanze. Per converso, il 18,0% farebbe molta fatica ad accettare una simile ipotesi, e il 5,7% si mobiliterebbe per impedirgliela.

IN FRIULI VENEZIA GIULIA

Sommando il grado di accettazione con i diversi livelli territoriali, è possibile costruire un indice complessivo (Nimby) che offre la misura dell'accoglimento o dell'opposizione alla costruzione di opere infrastrutturali. Così facendo si determinano tre gruppi. Il prevalente (53,8%) è dei "#SiOpere" ovvero di quanti accetterebbero senza problemi l'edificazione di una infrastruttura, opzione che raccoglie maggiori consensi in Veneto, fra laureati, imprenditori e studenti. Ma che nel Nordest trova minore consistenza rispetto alla media nazionale (65,5%). A questi si aggiunge il gruppo dei "#Si, con riserva" (35,3%) per i quali il grado di approvazione è subordinato ad altri aspetti, orientamento particolarmente diffuso nel Nordest, rispetto alla media italiana (26,6%), dove l'antropizzazione del territorio ha conosciuto una forte saturazione. Il terzo gruppo è caratterizzato da quanti faticherebbero e da chi si opporrebbe fortemente alla costruzione di una infrastruttura: l'area "Nimby" (10,9%). In questo caso i propugnatori di una simile visione si trovano maggiormente fra chi ha un basso titolo di studio, disoccupati e studenti, quanti risiedono in Friuli Venezia Giulia. A ben vedere, l'area Nimby costituisce un fenomeno paradossale: raggruppa una quota

minoritaria della popolazione, ma non è marginale nella rappresentazione sociale e nella comunicazione; ha un forte peso specifico localmente (che si indebolisce via via che ci si allontana dal proprio territorio), ma somma le singole istanze territoriali accomunate da una visione dello sviluppo all'insegna della decrescita (che però è minoritaria nel paese: 15,6%. Ma nel Nordest sale al 20,9%).

LA PRIORITÀ

Dunque, la maggioranza dei nordestini individua il sistema infrastrutturale come un aspetto prioritario per lo sviluppo e il fenomeno Nimby è largamente minoritario, ma il suo peso sociale specifico è molto elevato. Tuttavia, la questione di fondo è fornita dall'idea di sviluppo che non ha più connotati omogenei. Aumenta la sensibilità a un tema relativamente nuovo: l'accettabilità sociale dello sviluppo, l'approvazione da parte di larga parte della popolazione circa gli strumenti e le iniziative che devono essere intraprese per garantirlo. È una questione nuova perché non era così fino ad alcuni decenni fa. Esisteva una reciprocità fra le imprese e il territorio, fra l'economia e la società che ha permesso lo sviluppo, che nel tempo si è andata erodendo. Ma è sulla capacità di costruire una nuova reciprocità che si gioca il futuro del territorio. —

 BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI

METODOLOGIA

Al sondaggio hanno risposto 1.427 cittadini

Centro Studi di Community Group realizza l'Indagine LaST (Laboratorio sulla Società e il Territorio) che si è svolta a livello nazionale dall'12 al 25 settembre 2018 su un campione rappresentativo della popolazione residente in Italia, con età superiore ai 18 anni.

Gli aspetti metodologici e la rilevazione sono stati curati dalla società Questlab. I ri-

spondenti totali sono stati 1.427 (su 15.033 contatti). L'analisi dei dati è stata riproporzionata sulla base del genere, del territorio, delle classi d'età, della condizione professionale e del titolo di studio.

Il margine di errore è pari a +/- 2,6%. La rilevazione è avvenuta con una visual survey attraverso i principali social network e con un campione casuale raggiungibile con i sistemi CAWI e CATI. Documento completo su www.agcom.it e www.communitymediaresearch.it

Il potenziamento del sistema infrastrutturale (strade, porti, aeroporti, banda larga,...) in Italia oggi è... (%)

	Friuli Venezia Giulia	Veneto	Nordest	Italia
Il tema più importante	3,8	5,4	5,3	8,0
Uno dei più importanti insieme agli altri	44,2	49,7	48,6	51,2
Importante come tanti altri	40,4	38,1	38,3	30,8
Meno importante di altri	9,6	6,3	7,0	8,3
Poco o per nulla importante	2,0	0,5	0,8	1,7

In generale, in che misura accetteresti l'insediamento di grandi opere infrastrutturali (strade, porti, aeroporti, banda larga, ...)? (Nordest; %)

	Lo accetterei senza problemi	Lo accetterei ma con fastidio	Farei molta fatica ad accettarlo	Farei di tutto per impedirlo	Non so
Vicino a dove abito	31,2	37,3	18,0	5,7	7,8
Nel tuo Comune	37,9	37,9	14,8	6,2	3,2
Nella tua Provincia	58,0	29,2	7,8	2,5	2,5
Nella tua Regione	71,5	19,0	5,0	2,1	2,5
In Italia	75,8	18,9	3,3	0,8	1,2

Indicatore NIMBY (%)

	#SI Opere	#SI, con riserva	#NIMBY
Italia	65,5	26,6	7,9
Nordest	53,8	35,3	10,9
Friuli Venezia Giulia	51,1	35,6	13,3
Veneto	54,9	35,3	9,8



Fonte: Centro Studi Community Group, 2018 (n. casi: 1.427)

IL BILANCIO 2018

Porto, l'anno dei record per merci e passeggeri

Se sull'anno appena iniziato torna lo spettro della recessione, il 2018 ha fatto segnare ottimi numeri per il Porto di Venezia. Ha chiuso con un milione e 300 mila tonnellate in più rispetto al 2017, +10% sul fronte passeggeri, +71,3% per il traffico fluviale, +3,4 per i container, quest'ultimo dato record, di poco inferiore a Trieste.

Musulino: «Buona annata, se arriva la recessione minimizzeremo i danni». FAVARATO / PAGINE 22 E 23

Merci e passeggeri, l'anno dei record grazie alla "ripresa" del Nordest

I dati del 2018 confermano l'ottimo andamento dei traffici portuali legati alle attività produttive e alla vocazione turistica

Risultato storico per i container che hanno toccato i 632.250 Teu
Gianni Favarato

Se sull'anno appena iniziato tornato lo spettro della recessione, la ripresa dei maggiori indici economici che hanno caratterizzato l'anno che si siamo lasciati alle spalle, soprattutto nel retroterra del produttivo, ha fatto bene anche al porto di Venezia che ha chiuso il 2018 con 1 milione e trecentomila tonnellate in più del 2017 e un aumento di quasi il 10% del traffico passeggeri. Record storico per il traffico fluviale (+71,3%) attraverso la via navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco e di quello ferroviario con 100.754 carri (+11,3% rispetto al 2017) e 2.596.742,96 tonnellate di merci (+11,2%), pari a ben 5.543 treni per anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo in viaggio per raggiunge destinazioni a medio e lungo raggio del Nordovest come Cremona, Verona, Rho-Milano e l'estero (Germania e Austria) attraverso i valichi alpini del Brennero e di Tarvisio.

Le merci movimentate l'anno scorso sono state pari a 26.495.278 tonnellate, con una crescita del 5,4% rispetto all'anno precedente che si era chiuso con 25.134.624 tonnellate. La crescita della produzione manifatturiera e delle esportazioni che ha rimesso in moto il Veneto e le altre re-

gioni del Nordest ha portato al 52% la quota di merci legate ai settori produttivi sul totale di quelle movimentate nei sette terminal portuali. In particolare le merci caricate su container hanno toccato il record storico di 632.250 Teu (il 3,4% in più del 2017), poco meno dei 700.000 del porto di Trieste. I container, come precisa una nota dell'Autorità Portuale veneziana: «provengono o sono destinati esclusivamente alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Non un solo container, infatti, viene movimentato nel porto di Venezia con la modalità del transhipment, ovvero merci in transito dirette ad altri mercati». Buono anche l'andamento del traffico di rinfuse solide per le aziende del settore siderurgico (+7,8%) e dei materiali da costruzione (+34,8%); come pure quello delle rinfuse liquide per la bioraffineria dell'Eni e i depositi di carburanti di Decal, Petroven e San Marco Petroli e per gli impianti dell'Eni che producono etilene e propilene. In totale il "settore energetico" - che movimenta additivi per la miscelazione del bio-diesel o ad altre materie prime per produrre energia - è cresciuto del 38%, malgrado ormai da anni non arrivino più in laguna petrolio e altri prodotti legati a settori della chimica di base che sono stati chiusi per sempre al Petrolchimico.

Il 2018 si è chiuso con un risultato positivo anche per

quanto riguarda le merci legate al settore dell'alimentazione, umana e animale, come cereali (+27,6%), semi oleosi, alimenti freschi da conservare e anche mangimi per animali) che a Porto Marghera interessa ben sette terminal provvisti di mulini, magazzini, silos e celle frigorifere. Nel 2018 è stata confermata la leadership nazionale nel campo dei trasporti eccezionali (project cargo), con la movimentazione di 800 pezzi unici (grandi reattori, caldaie, turbine, ecc) ad altissimo valore aggiunto, esportati dalle industrie della Pianura padana, attraverso lo scalo lagunare.

Saldo positivo a doppia cifra (+20,8%) pure per le merci trasportate via traghetto (Autostrade del mare) dal nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Infine, è tornato a crescere anche il traffico passeggeri, riportandosi ai livelli più alti raggiunti nel 2014 di navi. Il 2018 ha chiuso, infatti, con un totale di 1.787.848 passeggeri dei quali 1.579.246 crocieristi (+9,2% rispetto al 2017) e 208.602 passeggeri di traghetti, entro le 20 miglia nautiche, con una crescita complessiva del 2,2%. —

BY NC ND ALL'UNICI DIRITTI RISERVATI



26,4

I milioni di tonnellate di merci movimentate nell'anno appena concluso nel porto di Venezia.

52

La percentuale di merci legate alle manifatture del Nordest sul totale dei traffici portuali

+5,4

La percentuale di crescita del traffico merci nel 2018 rispetto l'anno precedente.

+20,8

La percentuale di crescita del traffico merci su traghetti nel nuovo terminal di Fusina

632.000

Sono i container (espressi in Teu) movimentati nei terminal portuali l'anno scorso

1,7

I milioni di passeggeri delle navi da crociera e dei traghetti transiati nel porto di Venezia l'anno scorso con un aumento netto del 9,2per cento.



Uno scorcio del porto commerciale di Venezia

LA SENTENZA DEI GIUDICI DEL LAZIO

Pedemontana, avanti i cantieri Il Tar bocchia la richiesta di stop

CoVePa chiedeva il blocco della costruzione del tunnel a Malo ma il tribunale ha ritenuto «preminente l'interesse pubblico» dell'infrastruttura VENEZIA. Successo legale della Regione sul versante della Pedemontana. Il Tar del Lazio ha respinto la richiesta di sospensiva di una variante della superstrada veneta a pedaggio che era stata avanzata dal CoVePa, il Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa. La richiesta di stop riguardava, in particolare, la variante alla Galleria Malo-Castelgoberto che interessa la contrada di Valugana nella frazione di San Tomio a Malo (Vicenza). Secondo i 40 firmatari del ricorso le opere sarebbero iniziate in violazione delle prescrizioni della commissione Via per l'impatto ambientale.

I giudici del tribunale amministrativo hanno invece respinto la domanda fissando al 29 aprile l'udienza per la trattazione di merito del ricorso. Nell'ordinanza, il Tribunale amministrativo laziale sottolinea che la variante «attiene unicamente al diverso utilizzo del tunnel» e valuta «preminente l'interesse pubblico» dell'infrastruttura rispetto alle obiezioni formulate, che saranno comunque valutate in sede di dibattito. —



SODDISFATTO IL GOVERNATORE ZAIA**Sì di Anas: la Regione potrà prelevare e reinvestire gli utili realizzati da Cav**

VENEZIA. «Il via libera alla firma di questi protocolli da parte di Anas è strategico per la Regione Veneto in quanto vengono formalmente definite le modalità di prelievo degli utili che Cav, concessionario pubblico ed esempio virtuoso di gestione, produce e che verranno reinvestiti sul territorio in infrastrutture». È il commento del governatore Luca Zaia, alla decisione del consiglio d'amministrazione di Anas di esprimere parere favorevole in merito alla sottoscrizione di un protocollo tra Anas, Regione e Ministero delle Infrastrutture, sulle modalità di gestione delle risorse generate da Cal, la concessionaria presieduta da Luisa Serato responsabile delle tratte A4, Passante, e A57 Tangenziale di Mestre.



Grandi opere? «Sono prioritarie» Ma i contrari bravi a farsi sentire

I veneti al 54% favorevoli alla realizzazione di nuove infrastrutture utili allo sviluppo del paese

Gli oppositori sono pochi ma non marginali nella rappresentazione sociale

DANIELE MARINI*

Il tema infrastrutture è tornato al centro dell'agenda politica e del dibattito pubblico: ha provocato mobilitazioni di piazza, convegni e assemblee sia da parte delle categorie produttive e (in parte) sindacali, sia dell'azionismo e di singoli gruppi di cittadini. L'argomento è cruciale soprattutto ora che il paese si trova, dopo un breve periodo di lenta crescita, a dover fare i conti con lo spettro di una nuova fase recessiva. Invece, le strategie e gli interventi per assicurare all'Italia uno sviluppo economico e sociale subiscono continui "stop and go" a seconda dei governi che si succedono: iscritte dagli uni, sono poi rimosse da chi viene dopo, generando così incertezza negli investitori e nella popolazione. All'indeterminatezza si somma la protesta: non c'è ammodernamento di strutture fisiche che non veda il sorgere di comitati, di prese di posizioni più o meno ideologiche, volte a opporsi, talvolta anche "a prescindere": dalla Tav, ai rifiuti; dalle infrastrutture stradali, agli inceneritori o alle trivelle, solo per citare alcuni esempi. Mentre altre nazioni sono in grado di avere le accelerazioni necessarie ad affrontare la competizione internazionale, il nostro appare un Paese con uno sguardo puntuale, sul "qui-e-ora", senza una *vision* di lungo periodo.

Uno dei motivi di un simile orientamento è proprio legato all'idea di sviluppo: termine dal significato ieri definito, oggi dalla declinazione incerta. Tutti lo vogliamo, ma non è così unanimemente condiviso il modo in cui esso debba essere perseguito. Tutti desideriamo

spostarci velocemente, ma non gradiamo che una nuova strada passi vicino a casa nostra. È il cosiddetto fenomeno *Nimby* (not in my backyard): non nel mio giardino. Ma i nordestini sono effettivamente così contrari a nuove opere infrastrutturali? Quanto sia diffuso un simile orientamento e quale sia il grado di importanza assegnato alle opere è l'oggetto dell'ultima rilevazione del Centro studi di Community Group.

In realtà, diversamente dalle rappresentazioni mediatiche, la maggioranza degli abitanti del Nordest (53,9%) considera il potenziamento del nostro sistema infrastrutturale un tema importante e prioritario da affrontare per lo sviluppo del paese, soprattutto in Veneto (55,1%). Per un altro terzo (38,3%) la questione è comunque importante, ma al pari di altri, mentre solo il 7,8% non assegna a questo argomento una particolare precedenza, in particolare in Friuli Venezia Giulia (11,6%).

Dunque, per la parte prevalente degli intervistati le infrastrutture costituiscono un ambito d'azione fondamentale. D'altro canto, come una precedente rilevazione aveva evidenziato (quotidiani Gedi, 16 dicembre 18) il confronto con gli altri paesi dell'Ue è impietoso: dalle strade alla connettività, dalla scuola agli aeroporti i nordestini ritengono che lo stato dell'arte del paese sia largamente deficitario. Se dalle affermazioni generali scendiamo in un'ipotetica situazione di effettiva costruzione di un'opera infrastrutturale d'impatto ambientale, quale sarebbe la reazione degli intervistati? Com'è facile intuire, il livello di accettazione tende a salire via via che ci si allontana dal proprio territorio. Se vicino a casa propria lo accetterebbe senza problemi il 31,2%, all'al-

lontanarsi da tale sfera il consenso sale per giungere al 75,8% se l'opera fosse a livello nazionale. Un terzo dei nordestini (37,3%) acconsentirebbe, sebbene con ritrosia, se l'infrastruttura fosse costruita nelle proprie vicinanze. Per converso, il 18% farebbe molta fatica ad accettare una simile ipotesi, e il 5,7% si mobiliterebbe per impedirla. Sommando il grado di accettazione con i diversi livelli territoriali, è possibile costruire un indice complessivo (*Nimby*) che offre la misura dell'accoglimento o dell'opposizione alla costruzione di opere infrastrutturali. Così facendo si determinano tre gruppi. Il prevalente (53,8%) è dei "#siopere", ovvero di quanti accetterebbero senza problemi l'edificazione di una infrastruttura, opzione che raccoglie maggiori consensi in Veneto, fra laureati, imprenditori e studenti. Na che nel nordest trova minore consistenza rispetto alla media nazionale (65,5%). A questi si aggiunge il gruppo dei "#sì, con riserva" (35,3%) per i quali il grado di approvazione è subordinato ad altri aspetti, orientamento particolarmente diffuso nel Nordest, rispetto alla media italiana (26,6%), dove l'antropizzazione del territorio ha conosciuto una forte saturazione. Il terzo gruppo è caratterizzato da quanti faticerebbero e da chi si opporrebbe fortemente alla costruzione di una infrastruttura: l'area "*nimby*" (10,9%). In questo caso i propugnatori di una simile visione si trovano maggiormente fra chi ha un basso titolo di studio, disoccupati e studenti, quanti risiedono in Friuli Venezia Giulia. A ben vedere, l'area *Nimby* costituisce un fenomeno paradossale: raggruppa una quota minoritaria della popolazione, ma non è marginale nella rappresentazione sociale e nella comunicazione; ha un forte peso specifico local-



mente (che si indebolisce via via che ci si allontana dal proprio territorio), ma somma le singole istanze territoriali accomunate da una visione dello sviluppo all'insegna della decrescita (che però è minoritaria nel paese: 15,6% ma nel nord est sale al 20,9%).

Dunque, la maggioranza dei nordestini individua il sistema infrastrutturale come un aspetto prioritario per lo sviluppo e il fenomeno Nimby è largamente minoritario, ma il suo peso sociale specifico è molto elevato. Tuttavia, la questione di fondo è fornita dall'idea di sviluppo che non ha più connotati omogenei. Aumenta la sensibilità a un tema relativamente nuovo: l'accettabilità sociale dello sviluppo, l'approvazione da parte di larga parte della popolazione circa gli strumenti e le iniziative che devono essere intraprese per garantirlo. È una questione nuova perché non era così fino ad alcuni decenni fa. Esisteva una reciprocità fra le imprese e il territorio, fra l'economia e la società che ha permesso lo sviluppo, che nel tempo si è andata erodendo. Ma è sulla capacità di costruire una nuova reciprocità che si gioca il futuro del territorio. —

*Centrostudi di Community Group

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

IL METODO

Centro Studi di Community Group realizza l'Indagine LAST che si è svolta a livello nazionale dall'12 al 25 settembre 2018 su un campione rappresentativo della popolazione residente in Italia, con età superiore ai 18 anni. Gli aspetti metodologici e la rilevazione sono stati curati dalla società Questlab. I rispondenti sono stati 1.427 (su 15.033 contatti). L'analisi è stata riproporzionata sulla base del genere, del territorio, delle classi d'età, della condizione professionale e del titolo di studio. Il margine di errore è pari a +/-2,6%. La rilevazione è avvenuta con una visual survey attraverso i principali social network e con un campione casuale raggiungibile con i sistemi CAWI e CATI. Documento completo su www.agcom.it e www.communitymediaresearch.it

LE OPINIONI

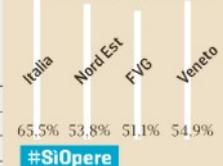
Il potenziamento del sistema infrastrutturale (strade, porti, aeroporti, banda larga,...) in Italia oggi è...

	Friuli Venezia Giulia	Veneto	Nord Est	Italia
Il tema più importante	3,8 %	5,4 %	5,3 %	8,0 %
Uno dei più importanti insieme agli altri	44,2 %	49,7 %	48,6 %	51,2 %
Importante come tanti altri	40,4 %	38,1 %	38,3 %	30,8 %
Meno importante di altri	9,6 %	6,3 %	7,0 %	8,3 %
Poco o per nulla importante	2,0 %	0,5 %	0,8 %	1,7 %

In generale, in che misura accetteresti l'insediamento di grandi opere infrastrutturali (strade, porti, aeroporti, banda larga,...)? (Nord Est)

	Lo accetterei senza problemi	Lo accetterei ma con fastidio	Farei molta fatica ad accettarlo	Farei di tutto per impedirlo	Non so
Vicino a dove abito	31,2 %	37,3 %	18,0 %	5,7 %	7,8 %
Nel tuo Comune	37,9 %	37,9 %	14,8 %	6,2 %	3,2 %
Nella tua Provincia	58,0 %	29,2 %	7,8 %	2,5 %	2,5 %
Nella tua Regione	71,5 %	19,0 %	5,0 %	2,1 %	2,5 %
In Italia	75,8 %	18,9 %	3,3 %	0,8 %	1,2 %

INDICATORE NIMBY



Dir. Resp.: Paolo Possamai

L'AFFONDO

Caos al Brennero Toninelli manda gli ispettori per l'autostrada

«Vogliamo vederci chiaro» dice il ministro Toninelli che manda gli ispettori ad indagare sul caos neve di sabato sull'A22. / PAGINE 8 E 9

L'affondo di Toninelli «Gli ispettori al Brennero e l'A22 torna pubblica»

Il ministro dei Trasporti deciso a nazionalizzare l'autostrada dopo il caos neve
Ma gli enti locali hanno già l'85 per cento dell'arteria che va da Modena all'Austria

Giacomo Galeazzi

ROMA. In Rete sono virali da venerdì notte le immagini dei camion in panne al Brennero sotto la nevicata e delle centinaia di automobilisti costretti a trascorrere 15 ore fermi in autostrada. Ieri, alla paralisi lungo l'arteria alpina, si è aggiunta la polemica politica con Danilo Toninelli che prima annuncia che l'Autobrennero tornerà pubblica, poi quando le opposizioni e gli enti locali gli ribattono che lo è già all'85% si affida ad una seconda nota per precisare che la gestione dell'A22 sarà presto «totalmente pubblica», quindi «stop all'asfalto elettorale, ai clamorosi e ingiustificati dividendi».

Insomma, concessionario sotto osservazione e «nazionalizzazione» come risposta immediata del governo all'ultimo weekend nero sull'autostrada del Brennero. All'indomani del blocco, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti invia, infatti, gli ispettori per verificare le misure di sicurezza e annuncia l'intenzione di togliere al concessionario la gestione della tratta. A stretto giro, però, arriva una raffica di dichiarazioni che gridano alla «ennesima gaffe» di Toninelli. E così in serata il ministro prova ad aggiustare il tiro: «Chi si è ingrassato con la grande mangiatoia delle autostrade cercherà in tutti i modi di fer-

marmi, ma vado dritto per la mia strada e rimetterò a posto le cose, con infrastrutture meno care e più sicure». E puntualizza di aver parlato di rinnovo a una concessionaria «totalmente pubblica, come non lo è Autobrennero Spa». Ravvisa «nervosismo per dividendi ingiustificati» che invece «devono servire a sicurezza e pedagogi più equi». Il presidente della società di gestione dell'A22, Luigi Olivieri smorza i toni: «L'ispezione è un diritto del ministro ed è un nostro dovere rispondere alle richieste che gli ispettori faranno». Inoltre «l'ispezione verificherà il nostro operato: abbiamo fatto di tutto per tenere aperto il Brennero nonostante la concessione scaduta e in 48 ore siamo riusciti a ripristinare la normalità». Era stato Toninelli a richiamare l'attenzione sulla «concessione scaduta da anni», garantendo che «siamo a un passo da rinnovarla con una gestione totalmente pubblica e più conveniente per i territori e per chi viaggia».

Intanto il Codacons chiede indennizzi per gli automobilisti e oggi presenterà in procura un esposto contro i conducenti dei Tir entrati in autostrada senza catene e gomme da neve. Già sabato mattina Carlo Costa, direttore tecnico generale dell'A22, aveva attribuito ai camionisti non attrezzati la responsabilità del caos. Quindi ad aprire un nuovo

fronte ieri è arrivata, in due tempi, la soluzione prospettata dal ministro.

«Tra regioni, province autonome ed altri enti l'Autobrennero è già pubblica all'84,7%», ha subito protestato l'ex ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi. Per Raffaella Paita e Michele Anzaldi del Pd, Toninelli «incompetente e sciacallo, spara slogan e deve scusarsi». Michaela Biancofiore, coordinatrice di Forza Italia in Trentino Alto Adige, contesta a Toninelli di «voler attribuire la concessione a una nuova società A22 al 100% pubblica, ma gestita dagli stessi enti pubblici odierني ritenuti inefficienti e ai quali si invia un'ispezione: una partita di giro insomma». Nel frattempo la situazione sta faticosamente tornando alla normalità. Riattivata la circolazione al Brennero. In direzione nord tra Chiusa e Vipiteno ieri sera c'erano ancora decine di Tir a cavallo fra corsia ordinaria e quella di emergenza, in attesa di essere rimossi da mezzi speciali. E in montagna il pericolo valanghe è «forte» e cioè di livello 4 su una scala da 1 a 5. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LA SITUAZIONE**La società si scusa con gli automobilisti
«Fatto il possibile»**

«La società si scusa con tutta l'utenza per i gravi disagi che ha dovuto sopportare, in particolare, nella notte tra venerdì e sabato, ma ribadisce di avere fatto tutto quando in proprio potere per evitare i blocchi che si sono poi, purtroppo, verificati». Lo scrive in una nota l'Autobrennero, la società di gestione dell'A22. Che aggiunge che «i blocchi alla circolazione sono da attribuirsi a coloro che, ignorando l'ordinanza della Direzione tecnica che imponeva il

divieto di transito ai veicoli sprovvisti di dotazione invernale, si sono ugualmente avventurati verso il passo». Luigi Olivieri, presidente di A22, dal canto suo ringrazia «200 dipendenti che si sono alternati nelle ultime 48 ore per far sì che la circolazione tornasse normale. Purtroppo – aggiunge – c'è stata una serie di circostanze straordinarie, ci dispiace molto per i disagi agli automobilisti». Il presidente dice anche di aver visto «con i miei occhi numerosi Tir con gomme lisce come nella FL».

Ieri l'ultimo tratto della statale 12 del Brennero, quello tra colle Isarco e il valico di confine, è stata riaperta alle 14. Il traffico sull'A22 è rimasto intenso.



Nell'ultimo tratto dell'autostrada del Brennero ieri sera c'erano ancora decine di mezzi pesanti in attesa di essere rimossi

Tra gli azionisti e il ministero mesi di braccio di ferro. L'amarezza del presidente: «Siamo sempre stati considerati un modello»

La regia dei cantieri a Roma e 800 milioni dietro lo scontro

IL RETROSCENA

Gabriele De Stefani

BrennerCorridor spa. Così si chiama la società già costituita, e a capitale interamente pubblico, che gli enti locali azionisti di Autobrennero sono pronti a rendere operativa per la gestione della A22. Che già ora peraltro - con il suo 84% in mano a Province e Comuni bolzanini, trentini, veronesi, mantovani, modenesi e reggiani - è ben lontana da un modello come quello di Aspi, grande nemico di Danilo Toninelli.

Ma per partire a BrennerCorridor manca l'intesa tra i soci e il ministero sulle condizioni per l'affidamento diretto. Ed è su questa partita che si sta consumando il braccio di ferro tra gli enti locali - governati da Lega, Fi e Pd, ma nessuno da M5S - e il ministro, la cui uscita dunque viene letta in chiave più ampia dai diretti interessati: «Toninelli approfitta strumentalmente dei disagi di sabato per rilanciare la sua idea di nazionalizzare A22 ai danni degli enti locali - attacca Mattia Palazzi, membro del cda di Autobrennero e sindaco di Mantova -. Nel suo piano salterebbero opere per 800 milioni di euro e in più il ministro vuole portare nelle casse dello Stato tutti i dividendi realizzati dalla società negli ultimi quattro anni». Un tesoro, per i soci, da circa 160 milioni di euro.

Due i punti che dividono Toninelli dagli enti locali soci: il livello delle tariffe per i prossimi anni e la costituzione di una cabina di regia sugli investimenti che andrebbe spostata a Roma togliendo autonomia ai territori. Tradotto: circa 800 milioni di euro in meno per opere pubbliche realizzabili con i profitti realizzati da Autobrennero e ultima parola su ogni cantiere in mano a un rappresentante del ministero.

Per enti locali storicamente ritenuti virtuosi come quelli del Trentino Alto-Adige, del Veneto, della Lombardia e dell'Emilia Romagna è uno schiaffo: «Da sessant'anni siamo considerati un modello e così ci era stato detto anche dopo la tragedia del ponte Morandi di Genova, davvero non capisco - allarga le braccia Luigi Olivieri, presidente di A22 -. Credo sia opportuno ragionare più che polemizzare».

Nello scorso novembre l'ultima puntata dello scontro, con la delibera del Cipe con cui è stato stabilito che i dividendi degli ultimi quattro anni (nei quali Autobrennero, con la vecchia concessione scaduta, ha lavorato in prorogatio) devono andare allo Stato. Gli enti locali hanno presentato ricorso, guidati dalla Provincia di Trento.

Il cui presidente, Maurizio Fugatti, è leghista: sulla sponda del Carroccio contano in Autobrennero per salvare l'autonomia nella gestione di un'autostrada che distribuisce dividendi per quasi 40 milioni di euro all'anno. Ma fin qui a Roma la Lega non si è messa di traverso per bloccare la spinta alla nazionalizzazione di Toninelli, se è vero che la delega a quel Cipe che ha voluto la sottrazione dei dividendi è proprio nelle mani di Giancarlo Giorgetti.

La cui mediazione, nelle scorse settimane, pareva aver portato a un'intesa quanto meno sui profitti arretrati da lasciare ai sedici enti locali. Ma l'accordo è durato lo spazio di poche ore, fino a quando Toninelli ha ribadito che «questi vogliono tenersi il bottino» e «sfruttare la gallina dalle uova d'oro». «Lui vuole usare quei soldi come arma di ricatto per farci accettare una concessione che avvantaggi il ministero - è lo sfogo a microfoni spenti dei vertici di Autobrennero - ma noi su questa partita non possiamo cedere. E tocca alla Lega darci una mano». —

BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





GIUSEPPE SALA

Il caso

Milano immobiliare Fondi esteri all'assalto

ALESSIA GALLIONE → pagina 6

Fondi esteri all'assalto della Milano immobiliare

ALESSIA GALLIONE, MILANO

Più della metà degli investimenti stranieri si concentra nella metropoli lombarda, con 5,5 miliardi previsti nel 2019. Una corsa spinta dallo sviluppo della città, risalita a 1,4 milioni di residenti

Santa Giulia è rimasta a lungo un quartiere a metà. Dal 2010, per l'esattezza. Da quando, dopo i guai che avevano travolto l'ex re del mattone Luigi Zunino, erano arrivati i sigilli della magistratura a congelare la parte più rilevante della rinascita urbanistica di quel milione di metri quadrati un tempo terra di fabbriche. Adesso le gru sono tornate. E a sbloccarle è stato lo sbarco del colosso immobiliare australiano Lendlease, che ha siglato una joint venture con Risana, l'ex società di Zunino ora in mano alle banche.

UN'EREDITÀ PESANTE

Anche Porta Vittoria ha iniziato a scrollarsi di dosso un'eredità pesante. Un altro buco nero, tra vicende giudiziarie e l'esplosione della bolla immobiliare, lasciato da Danilo Coppola. Altri cantieri che, dopo più di dieci anni di tormenti, - i lavori sono rimasti bloccati dal 2007 al 2010 e poi dal 2014 a oggi - sono pronti a ripartire. Con altri proprietari a targa estera: gli statunitensi di York che, attraverso il fondo Niche di Prelios Sgr, ha acquisito il complesso rilevando il credito di

Coppola da Banco Bpm.

Per capire «la stagione unica» e «l'effervescenza rara» di Milano - parole del presidente di Assimpredil Ance, Marco Dettori - e le mutazioni del suo mercato immobiliare, basterebbero questi due punti sulla mappa di una città avviata verso una nuova trasformazione. Anche demografica. Una nuova età dell'oro per il capoluogo che, da solo, vale il 10% del Pil nazionale e, in questi mesi, è arrivato a sfiorare un milione e 400 mila residenti: il dato più alto dal 1991. È in questa Milano che anche le grandi incompiute hanno ricominciato a muoversi. Grazie alla benzina degli investitori internazionali che, a differenza del passato, «stanno arrivando qui per restare», spiega il presidente di Scenari Immobiliari, Mario Breglia. E, aggiunge ancora Dettori, per «fare la città».

A disegnare la scalata nel capoluogo che, spiega Breglia, «rappresenta un mercato a sé in Italia» è il suo centro studi. Scenari Immobiliari ha stimato, da qui al 2034, interventi di trasformazione urbana o edilizia su una superficie di circa 12,5 milioni di metri quadri. Un cambiamento che determinerà un impatto sul mercato immobiliare di «almeno 21 miliardi di valore aggiunto». Nel 2010 gli investimenti stranieri a Milano in questo settore rappresentavano il 10% di tutta l'Italia; lo scorso anno sono arrivati a superare la metà del totale nazionale (4 miliardi su 7,5) e l'asticella dovrebbe alzarsi nel 2019 fino a quota 5,5 miliardi (su 8,5 totali).

TEMPO DI PERIFERIE

«Milano è la capitale dell'immobiliare in Italia e in questo momento gli stranieri, che prima hanno iniziato e poi guidato la ripresa, l'hanno messa nel mirino», spiega Alessandro Mazzanti, ad di Cbre Italy.

Il centro rimane terreno di caccia privilegiato. E il simbolo in fondo è la centralissima piazza Cordusio: dall'ex edificio delle Poste diventato Starbucks di proprietà del fondo Blackstone, a un altro gioiello acquisito da Hines fino all'ex sede di Unicredit conquistata nel 2015 dal fondo cinese Fosun, e di recente passata a un fondo gestito da Dea Capital e quotato da Fidelidade, compagnia assicurativa portoghese. Ma la mappa, ormai, si è estesa alle periferie. E ai quartieri che nasceranno ex novo. Come Sei-Milano, piano di rigenerazione urbana che, su un'ex cava e ancora una volta con un'alleanza tra la locale Borio Mangiarotti e il fondo americano Värde, con un'operazione da 250 milioni vedrà nascere una «città giardino» di case, uffici e spazi commerciali. Parla cinese, invece, il grattacielo di residenze di China Investment che terminerà in estate, non lontano da Porta Nuova. E se Beni Stabili ha puntato su un'area non lontana dalla Fondazione Prada per far sorgere la sua Symbiosis, a Segrate prenderà forma Westfield Milano: «il più grande centro commerciale d'Europa» (1,4 miliardi di investimento), guidato al 75% dai franco olandesi di Unibail-Rodamco e dall'australiana Westfield.

Per spiegare lo slancio, però, bisogna incrociare un'altra scalata. Quella di una popolazione tornata a salire come non avveniva da



trent'anni, grazie all'arrivo dei giovani. Professionisti e - sempre più, quasi 200 mila - universitari. Non è un caso che un gruppo globale come Hines abbia acquisito un ex immobile abbandonato non lontano dalla Bocconi per trasformarlo in studentato: tra questo e l'acquisizione di ulteriori spazi analoghi in zona, sul piatto metteranno 160 milioni per 1.300 posti letto. È anche per questa nuova popolazione che la giunta di Beppe Sala ha disegnato un Piano che guarda al 2030 e punta a veder spuntare, dopo gli anni dei quartieri di lusso di Porta Nuova e Citylife, soprattutto case in affitto e a prezzi low cost. Nuova linfa, ragiona il presidente dei costruttori Dettori, che sta anche attirando gli stranieri: «Una manifestazione come Expo 2015 ha dato la dimensione di una città che poteva sconfiggere il senso di precarietà e fatto esplodere l'arrivo di studenti e giovani. Chi deve programmare dall'estero investimenti di lungo periodo è anche su queste basi che prende le proprie decisioni».

L'ATTRAZIONE DEI GIOVANI

La conferma arriva da Andrea Ruckstuhl, responsabile per l'Ita-

lia e l'Europa continentale di Lendlease, gli sviluppatori con progetti in mezzo mondo che hanno deciso di sbarcare a Milano «perché, anche rispetto a una nuova demografia, sta iniziando a competere con le altre capitali europee in termini di capacità di attrazione». Una storia in movimento che, è convinto, nel giro di dieci anni potrà far diventare il capoluogo lombardo «una delle gateway cities del mondo», un «centro attrattore di nuova domanda». L'orizzonte di Santa Giulia, infatti, è quello: almeno un decennio. Dopo i lavori ripartiti per realizzare due nuove torri di uffici, inizierà un'operazione da 2 miliardi che - con la costruzione di un'arena per sport e concerti - incrocia le ambizioni della Milano candidata alle Olimpiadi invernali 2026. Ormai, è quella la direzione: «Progetti di lunga maturazione - continua Ruckstuhl - legati all'evoluzione di un settore che punta a creare non più un edificio, ma spazi urbani che unendo residenze, uffici, negozi e aree pubbliche, creino valore nel tempo».

IL PROGETTO MIND

La conferma è la concessione che,

sempre Lendlease, si è aggiudicata nella gara internazionale per sviluppare la parte privata del piano di trasformazione dell'ex area dell'Expo: 99 anni. Lì, prenderà forma Mind, un parco scientifico e tecnologico che unisce locomotive pubbliche (il nuovo campus con le facoltà scientifiche, il centro di ricerca Human Technopole, un ospedale) ai laboratori e ai quartieri generali che realizzerà Lendlease e che, alla fine, produrranno da soli un valore di altri 2 miliardi.

Chi arriva dall'estero per restare, infatti, lo fa sempre più per realizzare interi pezzi del mosaico urbanistico della nuova Milano. E Riccardo Serrini, ceo del gruppo Prelios che gestisce il fondo con cui York ha rilanciato Porta Vittoria spiega: «La fase del ciclo real estate più avanzata ha spinto gli investitori a puntare meno sugli immobili *core* - immobili 'cielo-terra' locati a lungo termine, a rendimento basso ma rendita costante nel tempo - e più in asset complessi, ovvero immobili *value added*, da riposizionare o provenienti da situazioni *distressed*». Piani, insomma, che stanno attirando i capitali esteri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri 

+10%

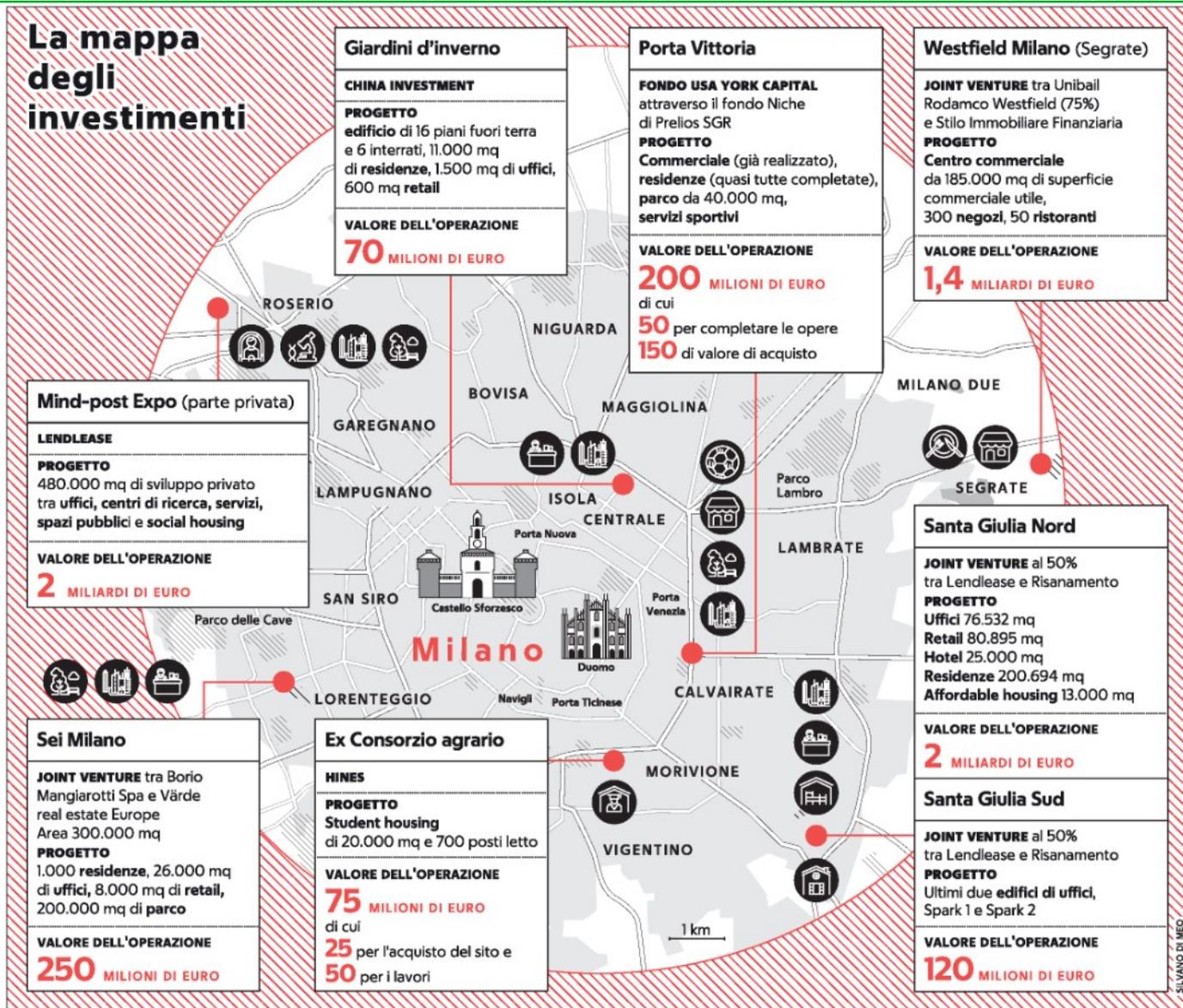
AUMENTO ANNUO DEI TURISTI

Nel 2018 a Milano sono arrivati 6,8 milioni di turisti, un numero che sale a 9,9 milioni se si considera la provincia

99

ANNI

Durata della concessione a Lendlease per l'area dell'Expo





Westfield

A Segrate, alle porte della città, nascerà uno dei centri commerciali più grandi d'Europa. Un progetto da 1,4 miliardi



Santa Giulia

Il cantiere è ripartito nella parte Sud, mentre nella zona Nord sorgerà anche un'arena per sport e concerti



Porta Vittoria

Edifici quasi completi, mentre verde e servizi sono rimasti a lungo bloccati. Ora ci sono 50 milioni per finire il piano



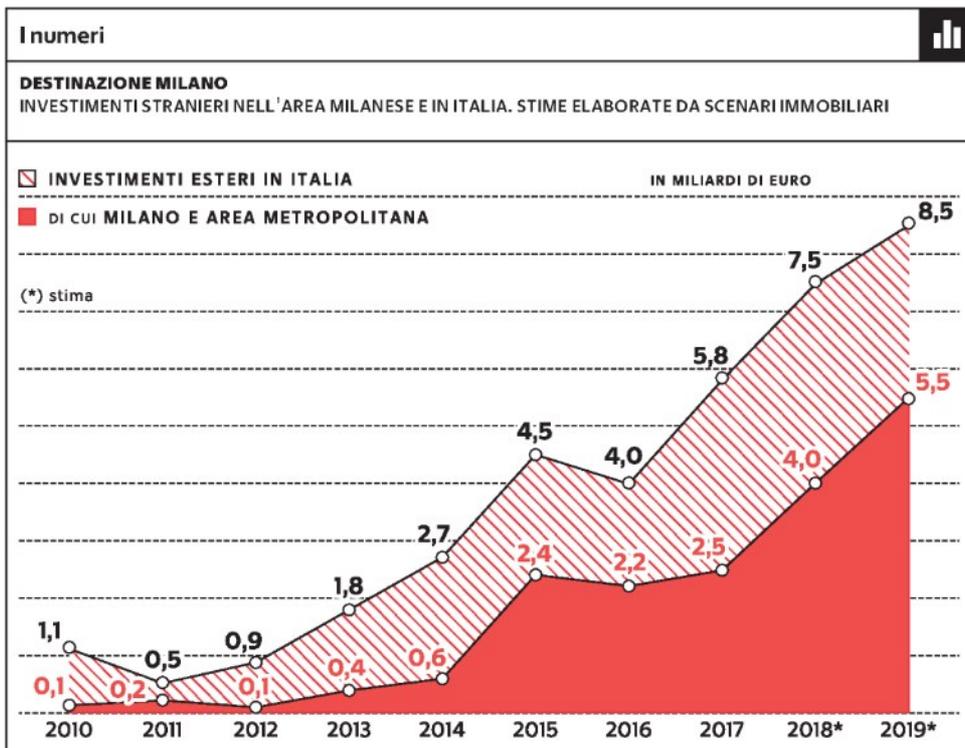
Giardini d'inverno

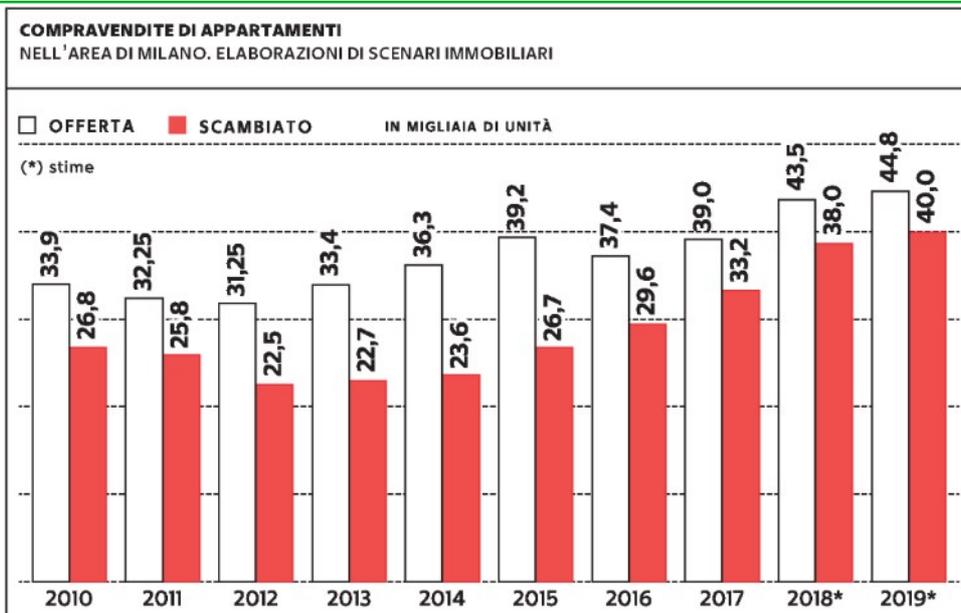
Il termine lavori è in estate. In via Pirelli sta nascendo una torre da 16 piani, promossa da China Investment



SeiMilano

Area ferma da anni, il nuovo progetto prevede che i lavori partano in autunno e si concludano in 30 mesi





Andrea Ruckstuhl
Lendlease



Mario Abbadessa
Hines



Jiaying Cai
China Investment

L'edilizia è in crisi, le imprese piemontesi in "fuga" all'estero

STEFANO PAROLA

Luca Ardissonne allarga le braccia: «In Italia l'edilizia è ancora ancora molto indietro rispetto ai volumi pre-crisi. Il 2018 è andato leggermente meglio, ma il mercato ha perso così tanto che non è pensabile di recuperare con piccoli aumenti annuali». Lui è il titolare e l'amministratore delegato della Armo, un'azienda metalmeccanica di Collegno che si occupa di strumenti per la movimentazione delle merci e di chiusure industriali. È una nicchia, che grazie al comparto della logistica sta soffrendo meno rispetto ad altri comparti più classici. Ma per crescere c'è un'unica via: quella che porta sui mercati esteri. «Siamo stati a una fiera in Marocco, tra pochi giorni saremo a Pozdam, in Polonia, poi andremo a Barcellona e a Parigi», spiega l'imprenditore. Ci andrà assieme a un gruppo di aziende italiane che producono finestre, tende, schermature solari, lattonomie, impianti speciali. Sono state radunate dal progetto CaseItaly, sostenuto dal ministero dello Sviluppo attraverso l'agenzia Ice. Nel team ci sono altre due imprese piemontesi, la Unimetal-Idrocentro di Torre San Giorgio, nel Cuneese, e la Florida Tende di Verbania. L'idea è di agganciare i mercati europei in cui l'edilizia, a differenza dell'Italia, è più florida: «Il "Made in Italy" ha

ancora possibilità di crescita, però ci sono tante piccole aziende che viaggiano in modo sparso. L'idea è di metterci insieme per promuoverci», spiega Ardissonne. È anche un modo per mettersi al riparo dalle nuove turbolenze in arrivo sul mercato italiano, anche se gli effetti della recessione si faranno sentire più avanti: «Ci vorranno 8-10 mesi prima di subire ripercussioni, perché l'edilizia ha tempi lunghi di progettazione ed edificazione. Per ora lavoriamo ancora su iniziative partite lo scorso anno, ma a fine anno vedremo gli effetti di questa onda lunga», dice l'imprenditore torinese. La sua azienda ha 44 addetti e registra ricavi attorno ai 10 milioni l'anno: «Lo scorso anno il 42 per cento del fatturato è stato garantito dall'export. In passato, come tutti abbiamo subito la crisi, ma da quattro anni cresciamo a doppia cifra. Contiamo di farlo anche quest'anno e la maggior parte dell'incremento arriverà proprio grazie all'estero», spiega Ardissonne. Anche in questo campo, per vendere sui mercati esteri ci vuole preparazione. Anche perché la concorrenza è forte: «Purtroppo – evidenzia il titolare della Armo – è che ti trovi a combattere producendo in un Paese che ha poche infrastrutture e tanta burocrazia. Partiamo svantaggiati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Imprenditore. Luca Ardissonne, titolare della Armo di Collegno

