

Rassegna del 11/02/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

11/02/2019	Corriere delle Alpi	9	Intervista a Antonio Olivotto - Presidente Ance «Più controlli sui ribassi degli appalti» - Il presidente di Ance Olivotto «Controlli sui ribassi delle gare»	Santomaso Gianni	1
09/02/2019	Italia Oggi	32	Brevi - Il 20 febbraio pv si terrà presso la sala giunta di Assimpredil-Ance Milano	...	3
10/02/2019	Messaggero Veneto	17	Costituita Afi, la casa dei futuristi italiani Millevoi vicepresidente	...	4

SCENARIO

09/02/2019	Adige	17	A22, numero chiuso anti caos Un «tetto» ai mezzi nelle situazioni di emergenza - A22 a «numero chiuso» nell'emergenza	Do.S.	5
09/02/2019	Arena	27	Sp 10, la grande dimenticata torna al centro	Zambaldo Vittorio	7
10/02/2019	Arena	12	Intervista a Matteo Salvini - La Tav da Brescia a Padova si farà, ho parlato con Conte	M.SM.	8
10/02/2019	Arena	18	Verona aggancia la Via della Seta	Battista Maurizio	9
10/02/2019	Arena	54	Il Mose è completo, ora un anno di test	...	13
09/02/2019	Corriere delle Alpi	21	«Elettrodotta lungo l'A27 o presenteremo ricorso» - De Zanet: «L'elettrodotta passi lungo l'A27 o faremo ricorso»	Forzin Alessia	14
11/02/2019	Corriere Imprese Nordest	2	Ma quanto vale la Tav? - «Pesa per il 3% del Pil regionale»: 5 miliardi di euro aspettano al binario	Zambon Martina	16
11/02/2019	Corriere Imprese Nordest	1	L'editoriale - Perché ci serve in tre concetti - Perché ci serve Tre concetti oltre la spesa	Mangiaterra Sandro	19
11/02/2019	Corriere Imprese Nordest	3	Intervista a Franco Migliorini - Lo scettico - Migliorini: «Il tratto veneto è quello più utile ma i costi previsti rimangono esorbitanti E i traffici ormai viaggiano sull'asse nord-sud»	M.Za.	21
11/02/2019	Gazzettino	9	«Autonomia vera o non firmo» - Zaia: «Autonomia vera o non firmo»	Filini Elena	23
09/02/2019	Gazzettino Venezia	9	San Giuliano-Pili, ecco il ponte per le bici - Super-passerella, si va avanti	Fenzo Fulvio	25
10/02/2019	Gazzettino Venezia	13	Ex ospedale, il giallo dell'iper	Guidone Paolo	27
09/02/2019	Giornale	1	Zuppa di Poro - Fisco e patrimoniale paga sempre la casa - Come sempre pagherà la casa	Porro Nicola	28
10/02/2019	Giornale di Vicenza	15	Il Passante di Mestre è cresciuto oltre il +20%	P.E.	29
10/02/2019	Giornale di Vicenza	15	A22, l'ipotesi è cadenzare i veicoli in arrivo dall'area veneta	...	31
10/02/2019	Giornale di Vicenza	15	Venezia, il porto fa record di container e treni caricati	...	32
10/02/2019	Giornale di Vicenza	15	Mose, ok le 78 paratoie «Ora è tutto a punto»	...	33
09/02/2019	Messaggero Veneto Pordenone	23	Zone 30 a Pordenone via al cantiere nel quartiere ospedale - Rotonda, gimcane e strettoie: via ai lavori In zona ospedale presto tutti a 30 all'ora	Venerus Laura	34
10/02/2019	Messaggero Veneto Pordenone	42	Fvg Strade conferma: ex provinciale più larga e dotata di ciclabile	A. s.	37
10/02/2019	Messaggero Veneto Pordenone	42	La bretella servirà più comuni «La Regione ci torni i soldi»	Sartori Andrea	38
09/02/2019	Messaggero Veneto Udine	38	Ciclabili, bus e spazi di svago Ecco la nuova Tresemane	Terasso Margherita	40
09/02/2019	Milano Finanza	28	La classifica dei palazzi di Milano che valgono di più - I veri gioielli di Milano	Campo Teresa	43
01/02/2019	Millennium	42	* Lo Stato li condanna i sindaci li graziano. A Latina task force contro l'abusivismo	Pasciuti Marco	45
01/02/2019	Millennium	46	Il senso di Armando per il cemento	Pasciuti Marco	50
09/02/2019	Nuova Venezia	20	Area di crisi complessa imprenditori a lezione	...	52
09/02/2019	Nuova Venezia	27	Lavori appaltati per 15 milioni Servirà una cabina di regia	Chiarin Mitia	53
09/02/2019	Nuova Venezia	17	Via il cemento torna la spiaggia il Cvn prepara il progetto - Spiaggia al posto del cemento Il Consorzio prepara il progetto	Vitucci Alberto	54
09/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10	Tav Brescia-Verona, partono gli espropri	...	56
09/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10	Intervista a Marco Ponti - «Cacciato da cinque ministri solo Toninelli tiene botta»	Salmaso Albino	57
09/02/2019	Piccolo Gorizia	20	A Gorizia via ai cantieri per rifare due piazze - Corte Sant'Ilario e piazza San Rocco lavori in contemporanea entro un mese	Fain Francesco	59
09/02/2019	Sole 24 Ore	3	Filiera penalizzata dalla crisi dei cantieri	Mancini Giovanna	62
09/02/2019	Sole 24 Ore	19	Comunicazioni Enea sul 50% aperte alla correzione di errori	Pizzin Mauro	63
11/02/2019	Sole 24 Ore	4	Scuole più sicure: i fondi disponibili salgono a 10 miliardi - Scuole, 10 miliardi per la sicurezza	Bruno Eugenio	64
11/02/2019	Sole 24 Ore .casa	11	Le novità dell'edilizia antisismica - Con l'antisismica hi-tech nessun danno strutturale	Voci Maria_Chiera	67

11/02/2019	Sole 24 Ore .professioni	9 Dal piombino al drone: il traguardo dei 90 anni arriva sull'onda delle tecnologie e con i redditi in ripresa - I geometri entrano nel futuro con droni, stampanti 3D e Gps	<i>Micardi Federica</i>	70
11/02/2019	Trentino	10 Bioedilizia, il 46% del fatturato italiano dipende dal Trentino	...	72

CONFINDUSTRIA

Presidente Ance «Più controlli sui ribassi degli appalti»

SANTOMASO / APAG.7

LE COSTRUZIONI

Il presidente di Ance Olivotto «Controlli sui ribassi delle gare»

Dopo il caso dell'ex Follador di Agordo interviene il settore edile di Confindustria
In dieci anni le ditte bellunesi si sono dimezzate e sopportano costi superiori

Gianni Santomaso

BELLUNO. «Non sappiamo come abbia fatto quella ditta a fare il 40% di ribasso d'asta, ma certo è ora di trovare un modo per calmierare i ribassi nelle gare d'appalto».

Lo dice Antonio Olivotto, presidente di Ance, la branca di Confindustria che si occupa dell'edilizia, di fronte alla domanda su come sia possibile che una ditta, nella fattispecie quella che si era aggiudicata i lavori dell'ostello all'ex Follador di Agordo (contratto rescisso per inadempienze il 18 gennaio scorso), possa pensare di eseguirli offrendo solo il 60% di quanto previsto dal progettista.

Viene il dubbio che il progettista abbia sbagliato i calcoli per eccesso...

«Non credo. Di solito è il contrario. Cioè il progettista fa un progetto da 2 milioni e poi semmai è costretto a rivederlo al ribasso per far sì che i lavori vengano assegnati. Inoltre si stanno diffondendo sistemi informatici che vanno a prevedere a monte tutte le interferenze nel progetto e a ridurre gli errori in fase esecutiva. Sistemi che, quindi, possono far capire all'impresa quale sia il prezzo giusto da fare».

E quindi? Normale che una ditta voglia accaparrarsi i lavori, ma il suo prede-

cessore Domenico Limana diceva che, oltre a una certa soglia, sono appalti da allarme rosso.

«Ogni appalto ha una storia a sé. Nella fattispecie bisognerebbe chiedere come si fa a fare un ribasso del 40% a una delle ditte che ha partecipato al bando e che ha fatto un ribasso del 13%. Non c'è una regola generale, certo ci possono essere degli elementi tecnici: la ditta potrebbe avere tanto materiale in magazzino o delle squadre non occupate e quindi potrebbe massimizzare la produttività. Quello che posso dire è che la media dei ribassi fatti per l'ostello di Agordo è del 23,30% e che le imprese bellunesi che hanno partecipato alla gara hanno fatto ribassi del 20-22%».

Chi viene da fuori, quindi, fa ribassi più sostanziosi?

«Un discorso analogo c'è anche nel privato. Lo vediamo nella zona di Cortina dove arrivano ditte da fuori e fanno prezzi non congrui, per loro stessa ammissione. Come fanno? Non so. Sull'acquisto dei mezzi chi viene da oltre le Alpi ha costi minori. E poi c'è il personale: non so se la ditta salernitana che doveva realizzare l'ostello di Agordo avesse agevolazioni sui contratti nella sua zona. Di certo so che i contratti delle ditte bellunesi sono costosi perché contemplano le in-

dennità di alta montagna, cioè delle prestazioni definite a tutela dei lavoratori locali che variano dall'8 al 15%. Sono indennità che dovrebbero essere riconosciute ai lavoratori non solo dalle aziende bellunesi, ma anche da quelle che vengono a lavorare in provincia di Belluno».

Ha usato il condizionale...

«Sì, perché non so se è effettivamente così. Quelle che fanno parte della Cassa edile di Confindustria Belluno sono a posto».

Quindi c'è necessità di controllare altrimenti si rischia la concorrenza sleale.

«Per noi è operativamente difficile controllare. Non possiamo entrare nel cantiere di altre imprese. Ma le autorità devono e possono anche se magari riescono in un numero limitato».

È emerso l'interesse delle mafie anche verso la provincia di Belluno: i prezzi bassi possono essere legati anche a questo?

«Saperlo è al di sopra delle



nostre capacità. Ci sono ditte che fanno ribassi ai quali non si riesce a dare giustificazione. Da qui a dire che c'è la mafia ne passa. Auspico che non sia così. All'interno delle nostre imprese di certo no, al di fuori non si sa. Adesso è stato istituito anche il tavolo di coordinamento con la Prefettura per i Mondiali 2021. I controlli devono essere fatti a monte e non sono semplici. Ci sono dei nostri colleghi che sono stati oggetto di controlli durante l'attività. Cosa che per una ditta non è mai piacevole perché ci vogliono tempo e carte. Ma siamo d'accordo. Auspichiamo, però, che vengano fatti su tutto il territorio. Ecco: sarebbe bello che quando una ditta fa ribassi elevati i controlli scattassero in automatico. Se dopo i controlli viene dimostrato che è tutto ok, allora vuole dire che quella ditta è più brava delle altre».

Come stanno le imprese bellunesi?

«In dieci anni si sono dimezzate. Oggi siamo in 300 con circa 2000 dipendenti. Si potrebbe pensare che le ditte rimaste siano sovraccaricate di lavoro e invece non è così».

I fondi di confine non hanno aiutato?

«Sono stati importantissimi, così come lo è stata la ripresa del Bim. Con le annualità dei Comuni di confine (le cui stazioni appaltanti si sono sensibilizzate verso le imprese locali) e con i lavori del Bim (che continua a investire) abbiamo la quotidianità, cioè delle gocce che alimentano di continuo l'edilizia. Manca però una politica di investimenti pubblici. E purtroppo di imprese bellunesi invitate per gli appalti di Cortina 2021 non ce ne sono. Il metodo del sorteggio ci ha penalizzato. Crediamo che i criteri dovrebbero invece valorizzare i caratteri propri delle imprese, le specializzazioni, la vicinanza col territorio, l'impiego delle maestranze locali che ogni anno escono dalle scuole edile». —



Il cantiere ormai abbandonato dell'ex Follador di Agordo

BREVI

Il 20 febbraio *pv* si terrà presso la sala giunta di Assimpredil-Ance Milano, alla presenza della presidente di Assoimmobiliare Silvia Rovere, il meeting «una proposta di trasparenza: misure di performance dell'immobiliare corporate in Italia». «L'industria immobiliare italiana crede nella formazione e nella innovazione e con questo indice elaborato con il supporto scientifico di Nomisma gli operatori e gli investitori di Assoimmobiliare ne danno una ulteriore dimostrazione concreta» ha precisato il Dg Assoimmobiliare Paolo Crisafi, tra i promotori dell'iniziativa insieme a Dario Valentino, Giorgio Pieralli, Alberto Agazzi.



L'ASSOCIAZIONE

Costituita Afi, la casa dei futuristi italiani

Millevoi vicepresidente

UDINE. È stata costituita l'Associazione dei Futuristi Italiani (Afi). La presiede Roberto Poli, prima cattedra Unesco sui Sistemi anticipanti; alla vicepresidenza Fabio Millevoi, direttore dell'Ance del Fvg. L'associazione dei Futuristi Italiani - costituita nella cornice del Dipartimento di Sociologia e ricerca sociale dell'Università di Trento - ha come scopo l'avviare un percorso che, da un lato, favorisca il riconoscimento formale della professione di futurista e, dall'altro, accresca e consolidi l'importanza e il ruolo che gli "Studi di futuri" hanno oggi nella costruzione della vision e nell'elaborazione degli scenari. La Storia, quella con la "S" maiuscola, da sola non basta per comprendere e decidere le scelte da fare nel presente. «Occorre fare un salto temporale in avanti di 20/30 anni, visualizzare i problemi e cogliere le opportunità, per poi tradurli in scenari di futuri possibili, fra i quali contemperare e valutare le diverse opzioni». Fra i compiti istituzionali dell'Afi c'è quello di dare vita al Registro dei Futuristi. A tal fine sono in via di composizione i gruppi di lavoro che si occuperanno della stesura delle regole di ammissione, della redazione del codice deontologico e del regolamento per la formazione. —

BY NC ND AL CUNDI DIRITTI RISERVATI



Fabio Millevoi



A22, numero chiuso anti caos

Un «tetto» ai mezzi nelle situazioni di emergenza

Un «tetto» al numero dei veicoli in accesso sull'Autostrada del Brennero, da attuare nelle giornate di traffico troppo intenso o nelle situazioni di emergenza, come è accaduto nello scorso fine settimana. La proposta è del presidente della Provincia di Bolzano Arno Kompatscher, che l'ha presentata al vertice Euregio che si è tenuto ieri. I dati forniti dall'A22 dimostrano che la capacità di carico dell'autostrada è stata ampiamente superata: in caso di incidente o eventi atmosferici eccezionali le code diventano inevitabili.

D. SARTORI

A PAGINA 17

AUTOSTRADA

Le prime misure, tra cui controlli efficaci sulle attrezzature invernali dei Tir, decise al vertice dell'Euregio con i gestori di A22 e delle tratte austriache

Sotto accusa il Tirolo, ma Ingrid Felipe ribadisce: i divieti non si toccano. E le scelte vere su tratte di accesso, potenziamento della ferrovia e tariffe spettano ai Governi

A22 a «numero chiuso» nell'emergenza

Dal vertice Euregio una soluzione a breve

Tetto massimo di accessi dalla pianura

Toni a tratti forti, nel vertice Euregio di ieri a Bolzano. Sotto accusa le scelte del Tirolo, i divieti al transito dei Tir che intasano l'A22 e hanno un effetto dirompente in situazioni di emergenza, come la scorsa settimana. Alla vicepresidente del Land Tirolo, **Ingrid Felipe**, accompagnata dal collega **Josef Geisler**, più d'uno l'ha rinfacciato, compreso il commissario del governo **Vito Cusumano**. Tirolo e Austria non possono continuare a decidere da soli. Il vertice è stato voluto dal governatore altoatesino **Arno Kompatscher**, che ha invitato a Palazzo Widmann anche il presidente della Provincia di Trento, **Maurizio Fugatti**, i vertici della Protezione civile locale, della Polizia stradale, di Autobrennero e di Asfinag, gestore delle tratte austriache.

L'autostrada A22 è alla saturazione. Una delle soluzioni praticabili, nell'immediato, è «dosare» il traffico in occasioni eccezionali, come quelle - neve, valanga e scelte scellerate degli autisti con 10 mila camion in transito - che hanno causato code interminabili e blocchi venerdì e sabato scorsi. Dosare il traffico in A22 vuol dire stabilire un tetto massimo al numero dei veicoli in transito. Per prendere le decisioni vere sui traffici transfrontalieri, al tavolo avrebbero dovuto esserci i capi di Governo ed i rispettivi ministri dei trasporti. Perché sono le grandi scelte sulle tratte di accesso al costruendo tunnel del Brennero, il potenziamento degli interporti, tra cui quello di Trento, e la politica tariffaria quelle che



possono fare la differenza. La dichiarazione di intenti firmata, sempre a Bolzano, il 12 giugno scorso dal ministro Danilo Toninelli con il coordinatore europeo Pat Cox, che tra le altre cose prevedeva un «pedaggio di corridoio», è rimasta su carta. Anzi, Toninelli, oggi, le tariffe le vuole addirittura diminuire. Intanto, però, c'è da evitare il collasso del traffico. In attesa delle scelte politiche a lungo termine per il trasferimento da gomma a rotaia, se sono interventi concreti, immediati: controlli seri sulle attrezzature invernali dei Tir, comunicazioni più efficace nei casi di emergenza, maggiore coordinamento in tema di viabilità fra Trento, Bolzano e Innsbruck: solo dopo le 12, sabato scorso, il Tirolo ha aperto il traffico ai Tir. E occorre, anche, un sistema di dosaggio del traffico per una maggiore sicurezza sull'autostrada del Brennero. «Si pensa - dice Kompatscher - ad un sistema che permetta di stabilire un limite massimo d'accesso ai veicoli sull'A22. Qualora questo limite venisse superato, scatterebbe un blocco all'accesso che consentirebbe di immettersi in autostrada in modo cadenzato, al ritmo di un veicolo ogni due minuti. In tal caso non si formerebbero code e il traffico potrebbe scorrere, permettendo ai mezzi di soccorso di circolare. Il dosaggio dovrebbe avvenire già in pianura padana». A fermare i mezzi toccherà alle forze di polizia, cosa che non è accaduta nell'ultima emergenza.

I dati forniti da Autobrennero dimostrano che la capacità di carico di A22 è stata ampiamente superata. Dal 1990 ad oggi i transiti sono raddoppiati. In caso di incidente o eventi atmosferici eccezionali, le code sono inevitabili, fino al blocco della circolazione. Analizzando quanto accaduto tra venerdì e sabato, è stato calcolato che, in caso di blocco, un'ora di traffico porta con sé tra i 600 e i 700 mezzi pesanti, con code di circa 15 km. Ad aggravare il tutto c'è il divieto di transito notturno in Tirolo. Ma niente di nuovo: Felipe ha ribadito che il Land mette al primo posto la tutela della salute. A stabilire il tetto massimo di accessi sarà l'apposito gruppo di lavoro già costituito in ambito Euregio.

Do. S.



Il vertice Euregio ieri a Palazzo Widmann a Bolzano



Caos e blocchi al transito sull'A22 per la nevicata

Sp 10, la grande dimenticata torna al centro

Venti anni che se ne parla, ma la crisi del 2008 e poi il patto di stabilità hanno impedito di concluderla
Ora Caldana e Falzi invitano a fare fronte comune

**«Abbiamo atteso
pazientemente
il nostro turno
Completata la Sp 6
della Valpantena,
ora tocca a noi»**

Vittorio Zambaldo

Una mozione, che sarà presentata al prossimo Consiglio provinciale di venerdì 15 dai capigruppo Pino Caldana (Forza Italia) e Zeno Falzi (Verona Scaligera), chiede di «impegnare il presidente Manuel Scalzotto e l'intero Consiglio provinciale ad utilizzare quota parte dell'avanzo di bilancio per il completamento della variante alla strada provinciale 10 della Val d'Illasi».

Dopo le polemiche delle scorse settimane, con scambi di responsabilità, arriva una proposta positiva che accantona il passato e guarda al futuro: «È l'ultimo Consiglio utile prima del rinnovo dell'assemblea», sottolinea Falzi, «e bisogna riconoscere che in questi due anni di mandato mai si è parlato di questo problema, di una variante importante attesa da anni e incompleta. Conosco la zona perché la frequento per lavoro e, abitando a Grezzana, conosco anche i benefici che sono derivati dalla recente apertura del nuovo tratto della Sp 6 per la Valpantena e la Lessinia. L'invito è esteso a tutte le forze politiche e a tutte le amministrazioni locali che abbiamo invitato al prossimo Consiglio».

«Si ipotizza un avanzo di amministrazione importante e chiediamo attenzione per quest'opera. Sarà compito del prossimo Consiglio», sottolinea Caldana, «ma abbiamo voluto anticipare i tempi perché l'argomento non è più rinviabile. Non è una mozione contro qualcuno ma che cerca di aggregare

quanti non accettano che siano stati spesi dei soldi pubblici per un'opera inutilizzabile, una strada che si ferma in mezzo a un vigneto».

Alberto Martelletto, che era stato assessore in Provincia con l'amministrazione di Aleardo Merlin, ricorda che «proprio allora si sono poste le basi per la realizzazione dei primi tre lotti di collegamento con la Nuova Porcilana. Poi la crisi economica del 2008 ha fatto precipitare le cose, con il patto di stabilità e l'impossibilità di utilizzare l'avanzo di amministrazione, oltre a un po' di inerzia da parte di Veneto Strade. Adesso è ora di attivarsi per dare una risposta alla Val d'Illasi che sta soffrendo anche dal punto di vista ambientale, perché i centri abitati sono soffocati dal traffico di passaggio di 13mila auto che passano ogni giorno davanti a casa».

Infine Emanuele Tosi, coordinatore provinciale di «Fare!», e promotore con Martelletto della nascita del «Comitato per la Sp 10 subito» che avrà un direttivo formato da un rappresentante per ciascuno dei paesi di valle interessati dal tracciato, ringrazia Falzi e Caldana per la disponibilità e la sensibilità dimostrate e ricorda che «la strada è attesa da vent'anni: se ora la Regione non ha più risorse per le strade provinciali, con questa mozione i fondi li chiediamo alla Provincia. Bastano poco più di 20 milioni, erogabili anche in due anni: non siamo qui, oggi, per trovare le colpe nel passato, ma per cercare i soldi per il futuro, necessari a completare la Sp 10 e sottolineo completare perché si tratta di ultimare spezzoni già iniziati. Se la Provincia spenderà anche un solo euro per una strada provinciale, non potrà essere che per la Sp 10, perché abbiamo atteso pazientemente il nostro turno e dopo il completamento della Sp 6 della Valpantena ora tocca a noi». •



L'INTERVISTA

di M.S.M.

MATTEO SALVINI

La Tav da Brescia a Padova si farà, ho parlato con Conte

Dall'Abruzzo per sostenere il centrodestra unito alle regionali a Vicenza, dove era ieri con Di Maio per partecipare all'assemblea degli ex soci della Popolare vicentina. E dove il vicepremier leghista Matteo Salvini ha parlato, in questa intervista, di temi che stanno a cuore al Nordest

Veniamo da una settimana di tensione nel governo gialloverde. Come fa a dire che va tutto bene?

Diciamo che sono molto paziente. E più che ascoltare chi mi attacca, a volte con motivi pretestuosi, preferisco guardare ai risultati che abbiamo portato a casa finora.

Le categorie economiche del Nordest sono allarmate per il no alla Tav esibito dai suoi alleati di governo. Come si fa a trovare un compromesso?

Lasciando per un attimo da parte la Torino-Lione, proprio l'altro giorno ho parlato al premier Conte della tratta ad alta velocità Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Qui si deve andare avanti spediti.

Tornando alla Torino-Lione, Di Maio l'ha un po' canzonata sulla storia del tunnel. Come

dire, un'opera inutile. Non è che la voglia mettere sulla bilancia dell'autorizzazione a procedere nei suoi confronti?

No, ho già detto che questa è la vecchia politica. Io faccio il ministro, continuerò a farlo con orgoglio. Quanto alla Tav, detto che i francesi hanno visto questa benedetta analisi costi benefici e io no, in quella galleria ci sono stato, è lunga 7 chilometri e non mi pare una grande idea quella di interrompere i lavori.

Dicono però che l'analisi costi benefici non ammette repliche: la Tav non sarebbe conveniente...

Ho letto un'interessante approfondimento sul Sole 24 Ore che dice che la rinuncia costerebbe 4 miliardi. E alcuni autorevoli esperti mi dicono che il costo di andare avanti sarebbe più o meno equivalente a quello di tornare indietro e chiudere i cantieri. La risposta mi pare automatica.

È un fatto che i 5 Stelle non siano favorevoli alle grandi opere. Provi a chiedere a Zaia, che se li trova all'opposizione, cosa pensano i grillini della Pedemontana veneta...

Con Zaia ho parlato spesso e devo ringraziare la Regione Veneto per come ha gestito

la realizzazione di un'opera così importante: è un modello di cooperazione tra pubblico e privato che porta risultati eccellenti.

Tornando ai punti che vi dividono dai 5 Stelle, perché il governo italiano, unico o quasi in Europa, sta dalla parte di Maduro?

Lunedì incontrerò i parlamentari venezuelani. Ho parlato con molti italiani, laggiù sono in 160 mila e non ce n'è uno dalla parte di Maduro. Non c'è un complotto americano, c'è bisogno di elezioni libere.

Di Maio ha detto che l'Italia è contro le ingerenze, è affare dei venezuelani. Salvo poi ricevere i gilet gialli e causare il ritiro dell'ambasciatore francese a Roma. Due pesi e due misure?

Forse Di Battista ha girato troppo per il Sudamerica. Le cose si sistemeranno in tutti e due i casi. In Venezuela noi ci fidiamo di quel che ci raccontano gli italiani.



Salvini nel tunnel Torino-Lione



L'inchiesta della settimana

Come cambiano le rotte del commercio mondiale

Verona aggancia la Via della Seta

Corridoi via terra e via mare con investimenti enormi. Gaudenzi: «Il Nordest sia un'unica piattaforma»
D'Agostino: «Collegarsi con i porti»

Maurizio Battista

L'ultimo in ordine di tempo è stato il porto di Ravenna, 230 km da Verona. Non che i cinesi abbiano acquistato l'autorità portuale, questo no, ma si è insediata qui la divisione europea del colosso cinese della cantieristica China Merchants Group, che intende fare della capitale bizantina l'hub dell'ingegneria navale e dell'oil&gas per il vecchio continente.

Siamo nel golfo dell'alto Adriatico, con Ravenna sono nel mirino da tempo i porti di Trieste e Venezia, ognuno con i propri tempi e modi di risposta all'avanzata cinese, ognuno con le proprie caratteristiche, perché non solo in Italia, ma in tutta Europa manca una linea comune chiamatela di difesa o di risposta. Del resto, il mercato è libero.

E così l'antica capitale bizantina, già quartier generale del colosso della Ferruzzi, è finita all'attenzione dei Pechino che vuole trasformarla in principale piattaforma logistica del Mediterraneo per traffici e capitali cinesi.

Come ha riportato il *Sole24Ore* sono già una cinquantina gli ingegneri e i tecnici assunti, «ma arriveremo a cento e la previsione è di crescere ancora», ha spiegato Stefano Schiavo, ad di Cmit con una lunga esperienza nell'oil&gas, interfaccia italiana della holding di Hong Kong, che su Ravenna ha già investito una decina di milioni per la fase di start-up,

E' questo solo uno degli esempi di cosa sta diventando la Via della Seta, (Belt and road initiative, Bri) l'enorme

infrastruttura mondiale della Cina di Xi Jinping che prevede 1.400 miliardi di dollari di investimento (c'è chi parla già di 2 mila) attraverso almeno 60 Paesi per diffondere le merci cinesi nel mondo e in particolare nel vecchio continente europeo. Via terra, realizzando infrastrutture ferroviarie e armonizzando quelle esistenti e via mare, acquistando il controllo dei porti come è stato già fatto con quello del Pireo in Grecia punto di snodo cruciale per il Mediterraneo.

Dal 2016 la società terminalistica cinese Cosco Shipping ha il 35% del porto di Rotterdam, dal 2004 la Cosco Pacific ha il 25% del porto di Anversa e dal 2008 il 100% del porto del Pireo; in Italia la Cosco ha il 40% del porto di Vado Ligure e avanti così in Francia e Spagna e Belgio.

La competitività? Un treno dall'Europea arriva in Cina in due settimane con costi bassissimi; via mare il tempo è di un mese; in aereo 3-4 giorni ma i costi sono così alti da essere giustificati solo per materia a basso peso e alto valore aggiunto.

Un fenomeno mondiale destinato a cambiare le logiche del commercio e dal quale come si può rimanere fuori? Ma come entrarci? Con quali regole di ingaggio?

Oggi la situazione attorno a noi è ancora abbastanza sperimentale. Ricordate che anni fa da Mortara venne tentato il treno per la Cina? Non si è mai raggiunto il punto di equilibrio: prima di riempire di container un treno di i 7-800 metri ci vuole tempo e se poi torna vuoto è una spesa in più. Ma la settimana

scorsa ne è partito un altro, questa volta da Melzo alla Cina via Russia.

Cosa c'è a Melzo? Alle porte di Milano c'è uno dei primi terminal italiani gestiti da Contship Itaia, controllata Sogemar (per capirci, Contship Italia gestisce anche dal suo terminale container di La Spezia quattro collegamenti navali a settimana con la Cina) che allestisce due treni alla settimana avanti e indietro da Chengdu con prodotti di alta moda e legati all'automotive. Per allestire un treno carico per la Cina occorre però raccogliere la produzione di mezza pianura padana.

A livello di scambio Europa-Cina nel 2017 hanno viaggiato 4mila treni, in Oriente sono andati prodotti di lusso e alimentari surgelati; sono arrivati invece prodotti informatici ad alta tecnologia dai laptop ai telefoni e ricambi auto. Convogli che partono e arrivano dai grandi porti del Nord Europa, per esempio Duisburg e il terminal di Wanne in Germania.

Piuttosto che far partire treni dalla pianura padana, Verona gioca queste carte, meno costose e meno rischiose. I treni merci dal Quadrante Europa arrivano nel Nord Europa e da qui i container prendono la Via della Seta che corre nel Nord e arriva in Cina. E' chiaro che il raddoppio della linea del Brennero che porterà da 200 a 400 i treni giorno rafforzerà il collegamento anche con la Via della Seta.

Ma basterà questo cordone a tenerci agganciati e competitivi? Basterà solo il collegamento terrestre o Verona do-



vrà cominciare davvero a guardare ai porti come La Spezia e Ravenna?

Al Quadrante Europa, giurano, i cinesi non hanno ancora bussato al portone ma dovessero farlo c'è una idea di come rispondere?

BARBARA GAUDENZI, VERONA. La professoressa Barbara Gaudenzi dell'Università, esperta di Economia aziendale e logistica, direttrice di Logimaster la vede così:

«Di fronte a quello che sta accadendo con lo sviluppo della nuova Via della Seta», spiega la docente, «ritengo che il nostro Paese debba prevedere un piano di investimenti per i propri porti per il ruolo sempre più importante che avrà il Mediterraneo, nel quale noi siamo proiettati come un vero e proprio molo. E nello specifico per l'incrocio dei corridoi terrestri, l'hub principale è rappresentato dal Nordest».

È qui che si giocherà la sfida: «In questo triangolo del Nordest, si dovrà capire se il porto di riferimento per i commerci con la Cina sarà Venezia o Trieste. Negli ultimi tempi Venezia, con Chioggia, ha visto aumentare i volumi di container più di Trieste e per motivi logistici Venezia è più strategica: può contare su una rete di interporti che comprende Bologna, Padova, ovviamente Verona che è il più importante d'Italia e Trento».

Perché, prosegue, la priorità per le merci che arrivano nei porti è quella di essere smistata rapidamente nel Nord Europa e quindi attraverso il Brennero, evitando colli di bottiglia. «Un porto non riesce a svilupparsi se non ha un interporto alle spalle e quindi noi siamo in una posizione ideale ma c'è la necessità di investire nelle infrastrutture, nei collegamenti tra porti e interporti per far diventare l'Italia e il Nordest in particolare l'hub di riferimento per i collegarsi con il Nord Europa: serve creare una piattaforma logistica molto stretta e ben collegata» e lavorare sull'intermodalità, privilegiando la rotaia alla gomma».

ZENO D'AGOSTINO, ASSOPORTI, TRIESTE. «L'approccio migliore», risponde Zeno D'A-

gostino, manager veronese da poco nominato vice presidente di Espo - European Sea Ports Organisation con sede a Bruxelles, a capo del porto di Trieste e di Assoporti, «è quello di avere già le idee chiare dal nostro punto di vista come territorio italiano. Noi a Trieste trattiamo già con molti interlocutori stranieri: se si è in grado di proporre il nostro sistema di infrastrutture, la nostra organizzazione logistica, allora vediamo che anche l'interlocutore straniero è più interessato a tracciare insieme una visione di sviluppo. Trovo riduttivo fermarsi a discutere se i cinesi sono buoni o cattivi; così come trovo riduttivo allinearsi alle esigenze degli altri e basta senza avere nulla da proporre. C'è chi si fa guidare dalla visione degli stranieri e da quanto ho visto non è un approccio che alla lunga paga».

Quello che è accaduto con il porto del Pireo acquistato dai cinesi ha spaventato forse il mondo del Mediterraneo?

«Ma nessuno ha intenzione di replicare quanto accaduto con il Pireo, che era in completo default per cui è stata venduta l'autorità portuale. Noi non siamo la Grecia, noi vogliamo essere leader nella logistica e quindi con questi soggetti stranieri dobbiamo trattare alla pari con proposte nostre che siano interessanti. Certo, è necessario che in Italia i territori abbiano le idee chiare e costruiscano dei sistemi organizzati, altrimenti è chiaro che rischi di essere troppo piccolo di fronte ai cinesi e ti fai abbagliare dalle loro proposte».

Di fronte a questi scenari e all'avanzata in particolare della Via della Seta Verona come può ragionare?

«Verona è in una posizione ideale, perfetta, per quanto riguarda i traffici continentali, in Europa. Alla luce di quanto sta venendo avanti, mi sento di dire che va bene guardare alla Germania ma questo rischia di non essere più sufficiente. È importante aprire e rafforzare relazioni con i porti di mare; oggi ci sono pochi treni verso i porti e c'è poca integrazione tra porti e interporti. Questo è il tema del futuro». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Quaranta volte il piano Marshall»

«Sulla Via della Seta si muovono moli di denaro che si muovono paragonabili a 40 volte il piano Marshall». Loha detto il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoar-

do Rixi in visita al sistema portuale e logistico di Trieste e Monfalcone e il sistema Adriatico. L'obiettivo, ha detto, «è creare un progetto Paese che veda i nostri scali por-

tuali e interporti non in competizione fra loro ma in competizione per acquisire quote di mercato per il commercio internazionale. Uniti e granitici per le nuove sfide».

Prospettiva Eurasia

«L'Unione europea prenda la situazione in mano»

Dal professor Antonio Fallico, presidente dell'Associazione Conoscere Eurasia e di Banca Intesa Russia, arriva un invito all'Unione europea a riprendere in mano, dopo le elezioni, il dossier sulla Via della Seta. «Il progetto cinese ha un raggio di sviluppo di 15-20 anni, è sicuramente pacifico e non punta a una colonizzazione», spiega, «ma l'economia cinese vuole espandere le proprie merci in Asia occidentale e del sud, nella Ue e in Africa. Un progetto complesso che ha diversi corridoi, terrestri e marittimi, che ha a supporto un fondo e lo strumento finanziario della banca asiatica per lo sviluppo delle infrastrutture dove la Cina detiene poco più del 20%. La scommessa finanziaria al momento non è quantificabile ma supera i 2, 3mila miliardi di dollari di investimenti».

«L'Unione europea», prosegue, «ha prodotto un paper, un documento, Eurasi-

sian connecting dove, però, la Ue non menziona la Via della Seta né la Cina. Sarebbe ragionevole e molto interessante che la nuova commissione europea, dopo il voto di maggio, riprendesse in mano il paper visto che molti Paesi europei hanno fortissimi rapporti commerciali con la Cina, che si svolgono per il 98% via mare, 1,5 via aerea e 0,5 via terra».

Senza una linea comune a livello di Ue, il rischio è che i singoli Paesi di debbano muovere in modo disordinato... «L'interesse della Cina non è solo Ravenna, ma anche Trieste, Venezia e i porti del Sud. Se c'è una interlocuzione politica autorevole e di prospettiva strategica ci si può parlare con i cinesi, se c'è assenza di interlocuzione politica per blocchi regionali, un Paese da solo che dialoga con un mostro del genere non ha la stessa forza; si potesse ragionare con una Ue più attiva sarebbe ben diverso». **M.Batt.**

La nuova Via della Seta



LE CINQUE ROTTE

- 1 Ferrovie che collega i centri produttivi della Cina meridionale all'Europa attraverso Asia continentale e Russia
- 2 Ferrovie che collega Cina e Medio Oriente attraverso l'Asia centrale
- 3 Ferrovie che collega Cina con Sud Est Asiatico e India
- 4 Via marittima: dai porti cinesi al Mediterraneo via Suez
- 5 Via marittima: dai porti cinesi al resto dell'Asia attraverso il Mar cinese meridionale

I FONDI DEL GOVERNO CINESE

- 990 miliardi di dollari
China Development Bank
- 50 miliardi
Banca asiatica di investimenti per infrastrutture
- 40 miliardi
Fondo via della Seta
- 10 miliardi
Nuova banca di sviluppo



Terminal ferroviario del Quadrante Europa

IL MEGA PROGETTO. Posata la 78ª e ultima paratoia del sistema di dighe mobili alla bocca di porto di Lido Sud

Il Mose è completo, ora un anno di test

Ossola, commissario
Consorzio Venezia Nuova:
«Nonostante le traversie
del passato, tutto è perfetto»

È stata posata nei giorni scorsi, l'ultima paratoia mobile che completa la predisposizione del «Mose», il sistema di dighe mobili che dovrà proteggere la Laguna di Venezia dalle acque alte. L'ultima, la numero 78 in totale, è situata nella bocca di porto di Lido Sud, sul Canale di San Nicolò. Le paratoie di questa barriera sono 20, sono lunghe 26,65 metri, larghe 20 e spesse 4, e pesano 282 tonnellate. Il sistema di difesa risulterà così completato nella sua parte meccanica; le barriere non sono tuttavia in grado di alzarsi, poiché dovrà essere ancora implementato il sistema di comando e movimentazione.

La prima barriera venne posata il 19 maggio 2017, alla bocca di porto di Malamocco; sono state completate negli anni le altre bocche: oltre a Malamocco, Chioggia e Lido, suddivisa in due parti - Treporti e San Nicolò - divise da un'isola artificiale con gli impianti di movimentazione. Le operazioni di affondamento delle paratoie verranno effettuate con il «jack-up», un mezzo speciale equipaggiato con un sistema automatico di posizionamento, collegato al sistema di propulsione, in grado di navigare e posizionarsi in modo autonomo, senza rimorchia-

tori o sistemi di ancoraggio. Giunta a contatto con l'acqua, la paratoia inizia a riempirsi fino all'innesto dell'elemento «maschio» della cerniera, fissato alla paratoia, sull'elemento «femmina», solidale al cassone posizionato alla profondità di -12 metri.

Entro la fine del 2019 il Mose completerà la fase di taratura e dei test di sollevamento «manuale» delle paratoie, per poi essere pronto al passaggio «in automatico» - e quindi pienamente operativo - della gestione delle dighe mobili. Lo ha spiegato il prof. Francesco Ossola, uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova, che ha completato la posa delle 78 barriere mobili. «Nonostante le traversie del passato - ha affermato Ossola - il funzionamento è perfetto; è stato messo a punto il 'jack-up' (il mezzo navale per il trasporto e la posa delle dighe, ndr), e sono state posate le ultime paratoie. Tutte le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno. Un team di persone molto giovani, un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro».

Nei primi dieci giorni di febbraio si procederà «a tutti i test di sollevamento delle barriere, con le tarature delle strumentazioni, a partire dalla bocca di Treporti, scendendo fino a Chioggia. Per fine anno sarà completati i test funzionali». ●



Le paratoie del Mose sono 78: posata anche l'ultima



SINDACI RIUNITI A LIMANA

«Elettrodotto lungo l'A27 o presenteremo ricorso»

La soluzione c'è, ed è a portata di variante. Non rallenterebbe la risoluzione dei problemi di Ponte nelle Alpi e Soverzene e garantirebbe allo stesso tempo la tutela di tutti i centri abitati di Belluno, Limana, Borgo

Valbelluna e dei comuni trevigiani attraversati dall'elettrodotto a 220 kV Soverzene-Scorzé. «La linea elettrica deve correre lungo il corridoio autostradale», hanno detto i sindaci a Limana. **FORZIN** / APAG 21

LIMANA

De Zanet: «L'elettrodotto passi lungo l'A27 o faremo ricorso»

Il sindaco chiede fermezza alla Provincia che lunedì incontrerà i vertici di Terna «Dobbiamo tutelare tutti i cittadini bellunesi, non possiamo più accontentarci»

LIMANA. La soluzione c'è, ed è a portata di variante. Non rallenterebbe la risoluzione dei problemi di Ponte nelle Alpi e Soverzene e garantirebbe allo stesso tempo la tutela di tutti i centri abitati di Belluno, Limana, Borgo Valbelluna e dei comuni trevigiani attraversati dall'elettrodotto a 220 kV Soverzene-Scorzé. E sono proprio i comuni di Limana e Belluno ad alzare la voce, in vista dell'incontro in programma lunedì fra il presidente della Provincia Roberto Padrin e i vertici di Terna. «La linea elettrica deve correre lungo il corridoio autostradale», hanno ribadito i sindaci Milena De Zanet e Jacopo Massaro nell'incontro convocato dal Comune di Limana giovedì sera.

Erano stati invitati anche i dodici sindaci dei territori trevigiani interessati (già oggi) dal passaggio dell'elettrodotto Soverzene - Scorzé, ma non si sono presentati. C'erano invece la Provincia, con il consigliere delegato Massimo Bortoluzzi, i comitati dei cittadini e alcuni componenti della commissione ambiente di Limana. «Dobbiamo tutelare i nostri cittadini. L'alternativa c'è, è il corridoio autostradale. Se non otterremo questa soluzione faremo ricorso», ha annunciato la De Zanet, fermissima nella sua posizione.

Pur ricordando alcuni aspetti positivi dell'accordo firmato il 20 gennaio fra Ter-

na e la Regione (l'interramento fino a prima dell'attraversamento del Piave), il sindaco di Belluno Massaro ha evidenziato che restano alcune pesanti criticità: «L'arrivo dell'elettrodotto a Levego sarà il punto di partenza per un nuovo progetto, lo ha confermato in passato la stessa Terna. Non possiamo non essere preoccupati perché la linea già oggi passa attraverso centri abitati e siti sensibili, come l'asilo di Levego. La richiesta del territorio era di riprogettare l'intero intervento, e questo accordo certo non la soddisfa. Territorio che per giunta è stato completamente escluso dalla trattativa per giungere all'accordo».

Riprogettazione è la parola d'ordine. Autostrada la direzione da prendere. «Dopo la razionalizzazione della rete l'elettrodotto che attraversa Limana, e che è depotenziato dal 2003, sarà rimesso in funzione a pieno regime e il nostro obiettivo è tutelare i nostri cittadini», ha aggiunto il vicesindaco di Limana Edi Fontana. Ecco dunque la proposta: spostare la linea a 220 kV Polpet - Scorzé (quella che, da progetto, dovrebbe attraversare Andreane e il Piave per agganciarsi sulla linea esistente a Levego) verso il corridoio autostradale. Dove già esiste una servitù da elettrodotto. «In questo modo non ci sarebbero più criti-

cità in tutta la sinistra Piave, a Levego, Sagrogn, Visome, Limana, Trichiana, e in tutti i comuni trevigiani che già oggi sono interessati dal passaggio della linea elettrica, che è vecchia e prima o poi dovrà essere ammodernata», ha spiegato il portavoce dei comitati civici Gianni Pastella. «Basterebbe fare una variante progettuale, che non rallenterebbe i tempi di esecuzione dell'opera».

Né comprometterebbe la risoluzione delle criticità che gravano su Ponte nelle Alpi e Soverzene, ha aggiunto la De Zanet. Il sindaco di Limana ha chiesto fermezza alla Provincia: «L'elettrodotto va eliminato dai centri abitati, senza se e senza ma. Non possiamo più accontentarci di un "contentino", con tutto quello che è successo nella nostra provincia. Se non otterremo quanto chiediamo, siamo pronti a fare ricorso contro il progetto, insieme ai cittadini e al Comune di Belluno». —

Alessia Forzin

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



PADRIN E BORTOLUZZI**«Facciamo squadra progetto e accordo vanno migliorati»**

Lunedì Padrin e Bortoluzzi incontreranno i vertici di Terna. Lo hanno già fatto il 22 novembre, «e in quella occasione ci era stato assicurato che il progetto sarebbe stato rivisto e che la Provincia avrebbe fatto da cabina di regia per pianificare gli interventi», ha spiegato Bortoluzzi, convinto che mai come ora sia fondamentale fare squadra. Con la Regione, per inserirsi nell'accordo che «va migliorato». E fra sindaci: «Bisogna smettere di firmare accordi singoli, Comune per Comune, perché questo modo di agire mette i territori l'uno contro l'altro. Terna presenti il quadro complessivo degli interventi previsti nella nostra provincia, in modo da trovare insieme le migliori soluzioni, che sono a portata di mano».



L'incontro di giovedì sera a Limana sull'elettrodotto Terna

Ma quanto vale la Tav?

Il dibattito gira intorno ai costi (che sono obiettivamente molto alti) mentre, secondo i favorevoli, l'alta velocità potrebbe dare uno slancio del 3% al Pil regionale: quasi 5 miliardi di euro stanno a guardare la contesa lungo i binari. Tra scettici («Sono cifre esorbitanti») ed entusiasti («Capacità raddoppiata per le merci»)

«Pesa per il 3% del Pil regionale»: 5 miliardi di euro aspettano al binario

I calcoli di Confindustria («Sarà un fattore discriminante per chi vuole sviluppare la propria attività o spostarla») contro le stroncature dei 5 Stelle («È la madre di tutte le mangiatoie»). Ma rimane un dato di fatto: «Il treno è il mezzo di trasporto più competitivo, ha già battuto l'automobile e anche l'aereo»

Cosa ci perdiamo

Miller: «Senza Tav è altamente probabile che i grandi traffici internazionali si muoveranno a nord dell'arco alpino, tagliandoci fuori»

di **Martina Zambon**

I tormentone «quanto costa la Tav» dura ormai da mesi. E ogni giorno riserva un colpo di scena: la Ue che presenta il conto, salatissimo, in caso di marcia indietro sull'opera. Per la sola Torino-Lione, Bruxelles è pronta a chiedere fra restituzioni e mancata erogazione 1,7 miliardi. E in attesa dell'ufficialità dell'analisi costi-benefici che il Mit ha spedito, per ora, solo ai cugini francesi, le risposte ormai standard sono: «Costa troppo», «è la madre di tutte le mangiatoie» (copyright del M5s), «costa dieci volte più che in Spagna e Germania», «quante opere pubbliche alternative si potrebbero cantierare con l'equivalente di un chilometro di binari ad alta

velocità?» e così via. Da parte sua, invece, il governatore Luca Zaia si sgola: «La Tav in Veneto va fatta. Non si discute».

Cosa succede, però, se si capovolge la questione, chiedendoci non quanto costa bensì quanto «vale» la Tav per il Nordest?

Confindustria Veneto arriva a quantificare la ricaduta economica dell'infrastruttura, oggi ferma alle porte dei confini regionali in quel di Lonato del Garda, provincia di Brescia: «Vale come minimo il 3% del Pil regionale» scandisce



Franco Miller, che oltre a essere il delegato per le infrastrutture degli industriali veneti è anche il presidente di Transpadana, il comitato promotore della Tav. Calcolatrice alla mano, se il Pil veneto si aggira intorno ai 160 miliardi di euro, il «valore» della Tav in regione sfiorerebbe quota 5 miliardi di euro, per la precisione 4,8.

Come si arriva a questa stima, però, è una faccenda a dir poco articolata, che include voci come «l'export perduto» nel divario in termini di qualità della logistica che sarebbe possibile ridurre se l'Italia colmasse il gap infrastrutturale con la Germania. La voce – che per l'intera tratta italiana del Corridoio Mediterraneo ammonta da sola alla bellezza di 70 miliardi – è inclusa in un recente studio del professor Roberto Zucchetti della Bocconi, uno degli esperti trasportisti più accreditati in Europa. Fra i tanti dati snocciolati nello studio, un altro numero balza agli occhi: 133. Si tratta dei milioni di tonnellate che ogni anno transitano da una delle «porte» dell'Italia, quella del Brennero. E il Brennero significa automaticamente Verona. «Quando sarà completata la ferrovia Alta velocità /AC del corridoio Nord-Sud, al Brennero, - spiega Miller - migliaia di convogli arriveranno da Nord a Verona. Come potrà essere gestito il traffico merci e passeggeri che sarà destinato a raggiungere il Nordest e il Nordovest e il Sud Italia, se il Corridoio Mediterraneo non sarà realizzato? È estremamente probabile che si possa essere esclusi dai traffici internazionali, e che tutto si muova al di sopra delle Alpi, con gravissime perdite sul piano della competitività delle nostre aziende, sul piano occupazionale ed economico».

A dar la caccia ai numeri che quantificano la necessità di completare il Corridoio Mediterraneo ci si imbatte in uno studio del Cipe di otto anni fa, in cui si distilla un numero da far rizzare i capelli a qualsiasi imprenditore: nel considerare le differenze delle linee ferroviarie fra Italia e Nord Europa, le aziende italiane sono penalizzate con maggiori costi per la logistica fino all'8%.

Un altro studio del 2008 firmato da Bocconi per Transpadana e intitolato in modo inequivocabile «I costi del non fare» afferma che rimanere senza Tav fino al 2030 costerà 33 miliardi di traffici «saltati» lungo la direttrice Est-Ovest. «E poi di cosa stiamo parlando? - continua Miller - I vantaggi sono enormi: 4 binari per gestire trasporti merci, pendolari, treni di media velocità, alta velocità e alta capacità, sono un'ottimizzazione dei trasporti che durerà cent'anni. Come la linea storica tutt'ora in uso che data 1872 e risale a Cavour». Dei giorni scorsi è l'affermazione del presidente nazionale di Confindustria, Vincenzo Boccia, sulla stagnazione dell'economica, a cui l'Italia potrebbe reagire anche solo facendo partire i cantieri già finanziati, come quello del primo lotto della Tav Brescia-Verona, fermo, si diceva, a Lonato del Garda.

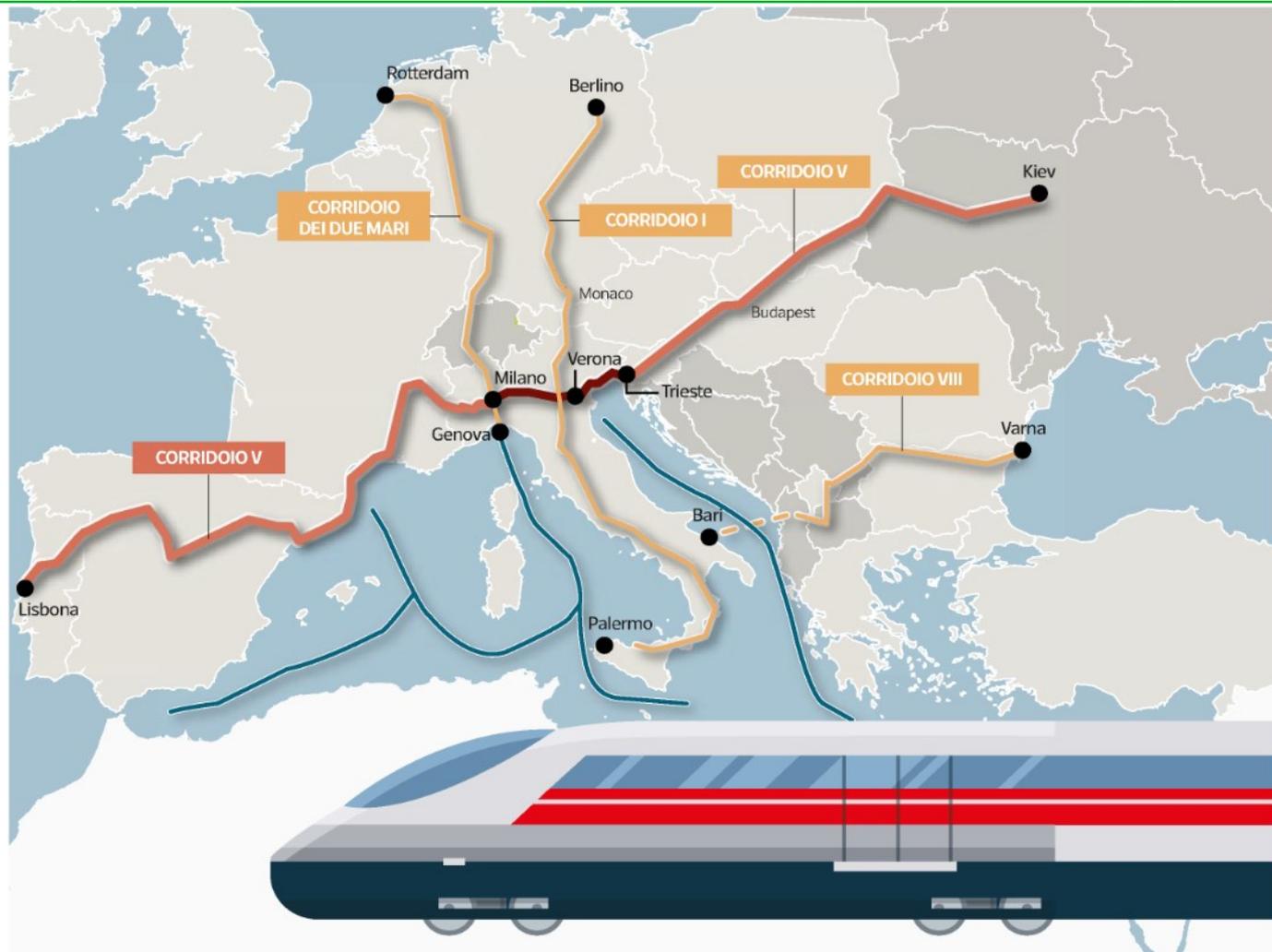
«Sulla Tav c'è spesso molta confusione. - premette il trasportista di "Idea Tolomeo" Sergio Maset - Quando si parla di Alta Velocità bisognerebbe mettere un po' d'ordine. Sviluppare la rete Av in Veneto vuol dire, di fatto, realizzare altri due binari, il famoso quadruplicamento. Così si organizzerà la movimentazione di treni a velocità ridotta - quelli regionali

legati al pendolarismo - senza che finiscano matematicamente in coda al primo Frecciarossa. È semplice buon senso. Lungo la linea storica su cui si viaggia ora il risultato paralizzante in entrambi i sensi è che non abbiamo servizi ferroviari sufficientemente veloci da un lato e abbiamo servizi regionali troppo lenti. Il quadruplicamento per questo territorio significa collegare "orizzontalmente" le tre o quattro principali regioni e città del Nord, da Torino a Venezia».

Fra le accuse ricorrenti al progetto di Av così com'è stato concepito c'è che, ad esempio, sul tratto veneto, le fermate saranno troppe per consentire anche solo di raggiungere la velocità di crociera di 300 chilometri l'ora. Secondo Maset, anche questo è un falso problema. «Troppe fermate? - spiega il trasportista - L'orario andrà organizzato come un menu. Ora ci sono un certo numero di treni al giorno che collegano Milano e Roma, di cui una parte "direttissimi" senza fermate, un'altra quota parte che ferma a Bologna e Firenze e così via. La stessa cosa può valere da Milano a Mestre: ci sarà un treno che fa due fermate, Verona e Mestre, e qualcuno che ferma anche a Vicenza o a Brescia. Questi sono argomenti di competenza della programmazione commerciale di Trenitalia. Quindi quello delle fermate che frenano l'alta velocità è un falso problema». Il ragionamento di chi è un convinto sostenitore del quadruplicamento è il seguente: oggi da Venezia a Milano ci si impiega due ore e mezza, l'obiettivo è pareggiare un Milano-Bologna che compie il tragitto in un'ora e dieci. «In questo caso - aggiunge Maset - anche i 10 minuti in più per un'altra fermata non inficerebbero il risultato finale: cambiare radicalmente le prospettive di chi viaggia per lavoro e, non dimentichiamolo, del comparto produttivo del turismo. Il treno, poi, sarà sempre più un mezzo di trasporto competitivo perché entra direttamente nel cuore delle città. L'automobile è già battuta in partenza (pensiamo al bollino d'accesso per il centro di Milano) e così anche l'aereo, che "perde" la sfida sul fronte del raggiungimento del centro».

A chiedere con forza la realizzazione della tratta veneta è il tessuto imprenditoriale. E Vicenza, in questo senso, è un paradigma. Nel bene e nel male. Dopo anni di lotte fratricide in città sul posizionamento della fermata sulla nuova linea, è ora la roccaforte di chi suona la sirena d'allarme: «Da Vicenza a Padova - analizza Gaetano Marangoni, delegato degli industriali berici per le infrastrutture - la Tav è poco più di una linea segnata a matita su una mappa. Confidando che prima o poi il tema si sbloccherà, ci si deve portare avanti con la progettazione dell'ultimo tassello mancante. Non è un pallino aprioristico del mondo imprenditoriale. Prendiamo la Fiera di Vicenza: il presidente Lorenzo Cagnoni ha detto chiaramente di essere disponibile a investire a patto che ci sia l'Alta velocità. E non dimentichiamo il filone turismo. La presenza o meno di una linea Av in Veneto condiziona la progettazione di intere aree del territorio. Sarà un fattore discriminante per chi vuole impostare la propria attività o spostarla. Alla luce di queste considerazioni davvero non temo smentite se dico che la Tav veneta, come minimo, può valere tre punti percentuali del Pil regionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Promotore Franco Miller (Confindustria)

L'editoriale

Perché ci serve in tre concetti

L'editoriale

Perché ci serve
Tre concetti
oltre la spesa

Scusate, ci sarà una ragione se tutte (ma proprio tutte) le associazioni di categoria, e pure i sindacati, da Torino a Trieste, sono favorevoli alla Tav senza se e senza ma. Persino Maurizio Landini, appena eletto segretario generale della Cgil, si è convertito sulla via dell'alta velocità: «Io personalmente avrei qualche dubbio, ma la mia organizzazione resta per il sì». Industriali, artigiani, commercianti e, perché no, i lavoratori, sono abituati a fare di conto. La loro analisi costi-benefici è fatta da un pezzo. Non è frutto di commissioni discutibili che inanellano dati con criteri ancora più discutibili. E soprattutto non ha niente di ideologico, a differenza di quella tanto cara ai Cinque Stelle, intorno alla quale sta andando in scena un incredibile balletto politico. No. Il «popolo del Pil» ha le idee chiarissime da vent'anni, ben prima della Grande Crisi 2007-2017, e a maggior ragione oggi, con l'Italia sull'orlo di una nuova recessione: la Tav è indispensabile per un Paese che vuole continuare a competere a livello internazionale. Punto e basta. Per carità, la determinazione nel volere fermare le «mangiatoie» cui fa continuo e sprezzante riferimento il ministro Danilo Toninelli appare sacrosanta: non è concepibile che qualsiasi opera da Bolzano a Palermo alla fine venga a costare il doppio se non il triplo di quanto previsto. Altrettanto legittimo è provare a contenere l'ammontare complessivo della spesa.

Magari provando a capire perché da noi l'alta velocità/alta capacità ferroviaria detenga il record mondiale di costo per chilometro: una media di 30 milioni per le linee finora ultimate, contro i 10 di Francia e Spagna. Perfetto. Ma una cosa è pretendere di vederci chiaro, un'altra è bloccare un'infrastruttura considerata strategica da tutto il Nord Italia. Con una compattezza e una trasversalità che non trova precedenti nella storia italiana. Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria, continua a ripetere che sbloccare le opere significa mettere in circolazione 26 miliardi di risorse già stanziati, che diverrebbero 30 con l'aggiunta della Tav. Nello specifico del Nordest, Confindustria Veneto sostiene che la Tav, non solo la Torino-Lione ma l'intero corridoio che attraversa la Pianura Padana, compresa ovviamente la tratta Brescia-Padova, vale tre punti del Pil regionale, qualcosa come 5 miliardi, dato eclatante, specie se proiettato sul lungo periodo. Più dei numeri, però, conta la visione. Se l'obiettivo è la crescita e non la decrescita (in)felice, le infrastrutture non possono essere viste come l'origine di ogni male. Al contrario, diventano uno strumento necessario, un punto di partenza, una sorta di presupposto su cui progettare un nuovo modello di sviluppo. Mobilità fa rima con modernità. Spostare nel minor tempo possibile persone e merci è un fattore chiave di

competitività e di attrattività di un territorio. Milano e Torino sono ormai un'unica metropoli. E l'alta velocità sulla dorsale appenninica, fino a Roma e Napoli, ha cambiato l'Italia come era avvenuto a metà anni Sessanta con l'inaugurazione dell'autostrada del Sole. Da qui il vento del Nord che spinge da sempre per la Tav e che negli ultimi mesi si è fatto addirittura impetuoso (vedi le manifestazioni di piazza). Difficile che l'analisi costi-benefici del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti possa scalfire tre concetti chiave. La Tav serve all'Europa per sostenere un mercato interno di 500 milioni di cittadini-consumatori: non a caso la Commissione la finanzia in modo sostanzioso e davanti a uno stop pretenderebbe dall'Italia la restituzione dei contributi già concessi. Serve al Paese per iniziare a recuperare il gap con i competitor: secondo l'ultimo «Rapporto sull'economia globale e l'Italia», promosso da Centro Einaudi e Ubi Banca, la nostra distanza dalla Ue in termini di investimenti non realizzati nel periodo 2009-2017 equivale a 77 miliardi, come dire 8,1 punti di Pil, 0,9 all'anno, e 1,2 milioni di posti di lavoro persi sul



nascere. Serve al Nordest per giocare ad armi pari con le aree più industrializzate del continente, Baden-Württemberg, Baviera, Rhône-Alpes, Catalogna: va ricordato che il valore dell'export del Triveneto supera gli 85 miliardi, oltre il 60% dei quali provenienti dai Paesi dell'Unione europea (per inciso, la Francia, alla faccia delle polemiche con Emmanuel Macron, vale 8 miliardi, seconda solo ai 12,5 della Germania). Bisogna poi aggiungere un «piccolo particolare»: le autostrade scoppiano. Il traffico cresce o diminuisce in base all'andamento congiunturale. Per limitarci alle merci, comunque, nel 2018 i Tir sono aumentati del 3% lungo la A4 e del 5,3% sulla A22 del Brennero. La verità è molto semplice. Piaccia o no a Toninelli, c'è un Nordest che se ne frega, eccome, di andare a Lione. Anzi, ci va regolarmente, da anni. E tanto per cominciare vorrebbe dimezzare il tempo per arrivare a Milano.

Sandro Mangiaterra

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

Lo scettico

Migliorini: «Il tratto veneto è quello più utile ma i costi previsti rimangono esorbitanti
E i traffici ormai viaggiano sull'asse nord-sud»

«Non c'è alcun dubbio: la Tav veneta è più utile di quella piemontese ma resta il fatto che ha costi esorbitanti e non giustificati. Tanto più che ormai i traffici prevalenti sono sull'asse nord-sud». L'affermazione, non legata a partigianeria territoriale, è di Franco Migliorini, esperto di trasporti, già docente a Ca' Foscari, che da sempre segue il tema Tav. Prima come fervido sostenitore, oggi con una serie di perplessità connesse proprio ai decenni trascorsi da quando il progetto dell'Alta Velocità emetteva i primi vagiti.

Professore, come valuta oggi la questione Tav?

«La Tav Brescia-Padova è il tratto più utile della dorsale padana, proprio per l'organizzazione produttiva del territorio. Diverso, invece, il discorso per la Venezia-Trieste, su cui una velocizzazione della linea esistente potrebbe bastare al costo di poche centinaia di milioni. Tanto più che è assolutamente possibile far viaggiare insieme treni veloci e più lenti grazie al sistema Ertms (*European rail traffic management system, ndr*), una tecnologia europea per diminuire la distanza fra i treni sotto i 2 km in automatico. In sintesi, se ci si avvicina troppo al convoglio che precede, il treno frena da solo. Con questo sistema, ogni giorno, sul ponte della Libertà a Venezia si passerà da da 450 a 750 treni al giorno».

Vent'anni dopo, cos'è cambiato per il Corridoio V o Corridoio Mediterraneo?

«L'idea iniziale del Corridoio Mediterraneo è cambiata negli anni. Gli sloveni non sono più interessati. Gli ungheresi non mettono risorse per proseguirlo verso est, quindi la Slovenia diventa un'isola difficile da attraversare. E non dimentichiamo che nel 2025 sarà agibile il passaggio a Tarvisio, lato austriaco. Al momento la linea Udine-Tarvisio è usata solo al 30%. A Villach, con l'Alta capacità a 150 all'ora garantiti verso Klagenfurt e Graz e da lì a Vienna, per poi proseguire verso l'Ungheria, la pianura pannonica e danubiana sono a portata di mano».

Di fatto, i traffici si sono spostati sull'asse nord-sud più che est-ovest?

«Il ragionamento ci porta a comprendere perché il Corridoio V non ha più la forza che aveva 20 anni fa. I traffici est-ovest e viceversa hanno già trovato alternative a nord dell'arco alpino. Il corridoio europeo doveva partire da Lisbona e arrivare a Madrid ma i portoghesi si sono sfilati. Così ora la linea effettiva è Madrid-Barcellona-Lione-Strasburgo-Monaco-Vienna. Insomma: il collegamento ovest-est è già attivo ma passa sopra le Alpi. L'idea che tutto passerà da Torino è obsoleta, la Tav lì servirà a portare i torinesi in gita a Parigi più celermente».

Il quadro che dipinge sembra un de profundis sul concetto stesso di Tav nel nord Italia...

«I trasporti prevalenti rispetto a 20 anni fa ormai sono lungo l'asse nord-sud e non est-ovest. I grandi porti come Rotterdam, poi, spediscono verso sud. Ovviamente dalla Spagna si lavora più verso la Germania e quindi verso nord, non certo verso l'Italia. I punti nevralgici sono mutati: il Terzo valico di Genova consentirà di collegare il capoluogo ligure con Rotterdam. Costa molto, certo, ma servirà».

Quindi la Tav Milano-Venezia?

«Posto che il numero di fermate previste azzererebbe la velocità elevata dei treni, resta la questione del costo. Parliamo della tratta veneta: 60 milioni a km è una cifra spropositata. Sono le cifre della Brescia-Verona, ma la Mestre-Padova è costata 18 milioni, la Milano-Treviglio 15, la Verona-Bologna è costata 12. Perché costa tanto? Perché



sono i vecchi assegnatari che hanno ottenuto il lavoro senza gara. La quantità enorme di sprechi è obiettiva. Ma è chiaro che nessuno molla l'osso. Chi ha avuto l'assegnazione la vuole difendere e questo è un problemaccio. Però...»

Però?

«Fare il massimo col minimo, il quadruplicamento della linea in Veneto è certamente necessario, altrimenti con la saturazione dell'asse autostradale della Brescia-Padova servirebbe oggi una quarta corsia e in un decennio la quinta. Non si può andare avanti così. Per questo sostengo che la Tav veneta è nettamente più utile della Torino-Lione. La conditio sine qua non, e non è elemento da poco, è un contestuale piano logistico per caricare le merci su ferro, un punto tutt'altro che pacifico visti i costi e l'attuale assenza di una visione integrata infrastrutturale e logistica».



M.Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Autonomia vera o non firmo»

►L'altolà di Zaia: «Venerdì il governo dovrà approvare la bozza presentata, diventerà un contratto blindato»

«Il 15 febbraio il governo dovrà approvare la bozza di autonomia presentata. Se non ci danno quello che vogliamo, io non firmo». Ventitré materie e un'autonomia vera: per il governatore del Veneto, Luca Zaia, non c'è spazio per il compromesso. Ma, insieme, acceleratore premuto sulle grandi opere: «La Tav si deve fare. Nessun referendum: soldi buttati via. Avanti con il completamento. Ed entro il 2020 avremo chiuso anche la Pedemontana».

A braccio, per 15 minuti, Zaia racconta la sua idea di Italia. In platea, per i 70 anni di Confartigianato Treviso, siede il popolo della piccola impresa. «Quest'intesa - dice ancora Zaia - diventa un contratto blindato, andrà alla Camera e al Senato per essere votata, senza la possibilità di apporre modifiche. Tutto alla luce del sole. È bene che i cittadini sappiano chi fa, chi non fa e chi tira il freno a mano».

Filini a pagina 9

Zaia: «Autonomia vera o non firmo»

►Il governatore alla cerimonia dei 70 anni di Confartigianato di Treviso: «La Tav va fatta. Il referendum? Soldi buttati via» ►Pedemontana, a marzo l'apertura dei primi 10 chilometri «La superstrada sarà conclusa entro il 31 dicembre 2020»

L'ULTIMATUM

TREVISO «Il 15 febbraio il Governo dovrà approvare la bozza di autonomia presentata. Se non ci danno quello che vogliamo, io non firmo». Ventitré materie e un'autonomia vera: per il governatore del Veneto, Luca Zaia, non c'è spazio per il compromesso. Ma, insieme, acceleratore premuto sulle grandi opere: «La Tav si deve fare. Nessun referendum: soldi buttati via. Avanti con il completamento. Ed entro il 2020 avremo chiuso anche la Pedemontana».

A braccio, per 15 minuti, Zaia racconta la sua idea di Italia. In platea, tra i velluti rossi, siede il popolo della piccola impresa. Quelli che hanno resistito alla crisi grazie alla flessibilità e battezzato, con il voto, il processo dell'autonomia. Quelli che attendono le grandi opere e reclamano equità fiscale. Sono tutti lì con le loro mani capaci e segnate, con il vestito della festa. Sono famiglie: hanno saputo costruire un modello economico che produce un Pil di 150 miliardi di euro l'anno. Per questo i 70 anni di Confartigianato Treviso, presenti il segretario nazionale Cesare Fumagalli e il presidente Giorgio Merletti, sono lo scenario ideale per andare oltre il saluto di rito e infiammare il pubblico. Dal padre artigiano alla partita che cambierà la pelle del Paese, il governatore del Veneto ha fatto una sintesi su autonomia, grandi opere, Pedemontana. «Siamo arrabbiati e abbiamo dato quel segnale che è la par-

tita dell'autonomia. Il 22 ottobre 2017 2 milioni 328 mila veneti sono andati a votare - ricorda Zaia - A che punto siamo ora? Siamo al punto che se non ci danno quello che vogliamo io non firmo le carte. L'ho detto a tutti, in primis al Governo».

STOP SPRECHI

L'autonomia, ricorda Zaia citando Giorgio Napolitano, è una assunzione di responsabilità: «Il dibattito? Naturale. L'autonomia sta cambiando la pelle di questo paese. I dati ufficiali ci dicono che si sprecano 30 miliardi di euro all'anno nella pubblica amministrazione, ogni anno sprechiamo una finanziaria in inefficienze». Il governatore elenca i prossimi passaggi: entro il 15 febbraio il Governo dovrà dare una risposta su una bozza che c'è già, c'è il dibattito sulla richiesta della Regione di gestire direttamente le concessioni autostradali e le Sovrintendenze. Entro il 31 marzo si dovrebbe chiudere l'intesa tra Stato e Regioni. La Costituzione prescrive che una volta trovato l'accordo tra le parti, Regione e Governo firmino l'intesa. «Quest'intesa che diventa un contratto blindato, andrà alla Camera e al Senato per essere votata, senza la possibilità di apporre modifiche. Tutto alla luce del sole - dice Zaia - È bene che i cittadini sappiano chi fa, chi non fa e chi tira il freno a mano».

Sulle grandi opere Zaia ribadisce la linea della Lega: sì alla Tav e accelerare sulla chiusura della

Pedemontana. «A inizio marzo inaugurerò il primo micro lotto di 10 km - promette Zaia - Nel 2019 conto di fare due grandi lotti e chiudo l'infrastruttura il 31 dicembre 2020. È un'opera che cambierà il modo di ragionare della nostra Regione». Sulla Pedemontana la platea è più titubante. «Gli artigiani hanno bisogno di servizi e di un apparato che funzioni - riprende il Governatore - Sono la nostra forza, l'orgoglio del Veneto. Non saremmo mai quello che siamo oggi senza l'artigianato».

Il governatore ricorda, sulle parole del presidente nazionale di Confartigianato Giorgio Merletti, i 200 imprenditori suicidi: «Autentiche tragedie, non famigliari ma della società. Non avrei mai immaginato di dover istituire un numero regionale per imprenditori in crisi che, anche oggi, tratta un'utenza al giorno». Tra gli applausi, Zaia conclude: «Guardando a quel 7 febbraio di 70 anni fa, quando dieci persone sulle macerie fumanti di una guerra diedero vita alla Confartigianato Treviso, bisognerebbe scrivere: solo i pessimisti non fanno fortuna».

Elena Filini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





2,3

**I milioni di veneti
che hanno votato
al referendum del 2017**

CERIMONIA Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia ieri alla manifestazione per i 70 anni di Confartigianato Treviso

Mestre Sette milioni per realizzare l'opera



San Giuliano-Pili, ecco il ponte per le bici

IL TRACCIATO Parte la progettazione della passerella aerea da 450 metri

Fenzo a pagina IX

Super-passerella, si va avanti

►Affidato lo studio di fattibilità per il collegamento ►La cifra ipotizzata per realizzare l'opera salita ciclopedonale tra parco San Giuliano e area dei Pili a 6,8 milioni di euro. Progetto entro quest'anno

MOBILITÀ

MESTRE Per progettartela ci vorrà tutto il 2019 perché, per un'opera come questa che passa sopra l'acqua, la ferrovia e una strada regionale, bisogna valutare mille variabili. Ma la strada, a questo punto, sembra segnata per la realizzazione della super-passerella ciclopedonale che collegherà il parco di San Giuliano ai Pili e, quindi, alla pista ciclabile da e per Venezia sul ponte della Libertà. E la direzione Lavori pubblici ha affidato in questi giorni il primo incarico per lo studio di fattibilità, mentre la progettazione definitiva sarà mantenuta in house dagli uffici comunali.

LE PRIME INDICAZIONI

Finora si era genericamente parlato di un collegamento ciclopedonale tra San Giuliano e i Pili, fortissimamente voluto dal sindaco Luigi Brugnaro per collegare direttamente il parco con Venezia e già avversato dall'opposizione (5stelle e centrosinistra) per i costi, ma anche per il fatto che finirebbe proprio nelle aree delle società del primo cittadino. Polemiche a parte, adesso che si passa alla fase progettuale le idee

iniziano ad essere decisamente più chiare: l'innesto sarà direttamente all'interno del parco, all'altezza del Porta Gialla, e da qui la passerella inizierà ad alzarsi passando sopra al parcheggio, via San Giuliano con i capannoni che (in un futuro non troppo lontano) dovrebbero finalmente sparire, e il canale di San Giuliano dove sbocca il canal Salso. Da qui, raggiungendo un'altezza massima attorno ai 7 metri, il ponte proseguirà in quota sopra i binari della ferrovia tra Mestre e Venezia, il ramo di via Libertà diretto alla terraferma per ridiscendere dopo l'altro ramo verso piazzale Roma, e da qui, con una grande curva, immettersi sulla pista ciclabile esistente che conduce al ponte della Libertà. Il tutto per una lunghezza che si aggira sui 450 metri, con una larghezza che (a seconda proprio dell'esito dello studio di fattibilità) sarà fra i tre e i cinque metri.

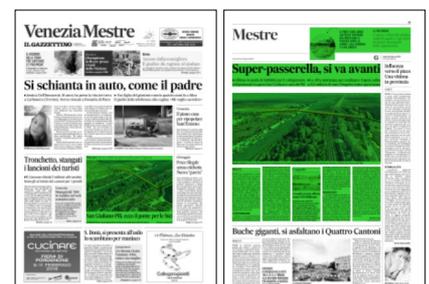
INCARICO E COSTI

Un'opera leggera ma pure, vista la lunghezza e la complessità, imponente, tanto che dai 3,9 milioni di euro iniziali si è passati ad un'ipotesi di spesa di 6,8 milioni, quasi il doppio, inseriti nel Piano triennale delle opere pub-

bliche e finanziato attraverso il Patto per Venezia. Per lo studio sulle diverse soluzioni tecniche e i primi rendering visuali è stato incaricato nei giorni scorsi l'architetto Marco Sari di Treviso, mentre la successiva progettazione definitiva è già stata affidata all'ingegner Roberto Di Bussolo, dei Lavori pubblici, che segue da sempre la mobilità ciclabile in città (e non solo). Negli uffici non si fanno stime sui tempi necessari per la realizzazione della passerella San Giuliano-Pili, ma viene dato per scontato che, per avere il progetto definitivo da mandare in appalto, di vorrà più di qualche mese, almeno fino alla fine del 2019. Intanto, sempre per il parco di San Giuliano, entro il 18 febbraio arriveranno le offerte per l'appalto da 1,2 milioni delle strutture per i grandi eventi: l'impresa vincitrice avrà poi 120 giorni di tempo per completare le opere che, tra il 12 e il 14 luglio prossimi, consentiranno di organizzare il festival musicale "Home Venice".

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL PONTE SARÀ LUNGO
450 METRI: PARTENDO
DAL PORTA GIALLA
PASSERÀ SOPRA AL
CANALE, ALLA FERROVIA
E A VIA LIBERTÀ**

LE POLEMICHE

L'opera voluta dal sindaco Luigi Brugnaro è già stata al centro di attacchi delle opposizioni

L'appalto



Grandi eventi, offerte entro il 18 febbraio

Scadono mercoledì 18 febbraio i termini per le ditte che vorranno partecipare all'appalto delle opere per i "grandi eventi" all'interno del parco di San Giuliano. I lavori partiranno al più presto per consentire la realizzazione dell'"Home Venice", il festival musicale dal 12 al 14 luglio.



PASSERELLA AEREA Il tracciato ipotizzato per il collegamento ciclopedonale dal parco San Giuliano (all'altezza del Porta Gialla), fino all'area dei Pili

Ex ospedale, il giallo dell'iper

►«Un ingegnere mandato da Brugnarò ►«Proposta mai discussa in Consiglio per trattare»: Scano (M5S) fa un esposto Piuttosto l'area diventi un grande parco»

«ANDAMENTO DEMOGRAFICO IN FORTE CALO QUI NON SERVE UN NUOVO SUPERMERCATO»

URBANISTICA

MESTRE Un esposto alla Procura della Repubblica per una presunta trattativa sulla destinazione dell'area dell'ex Umberto I. L'iniziativa è partita dal gruppo consiliare Movimento 5 Stelle, che fa seguito a un'interpellanza (mai discussa) presentata a febbraio del 2017 all'assessore De Martin sul Piano di recupero dell'ex ospedale Umberto I.

LA TRATTATIVA

«Da notizie già uscite a suo tempo sulla stampa locale, confermate da documenti di cui nel frattempo sono venute in possesso, risulta che un uomo di fiducia del sindaco, l'ingegnere Andrea Berro, ex membro del Cda di Veritas, sarebbe andato a parlare con Dng spa, la proprietà dell'ex Umberto I, per discutere

di varianti al Prg – spiega il consigliere Davide Scano – allo scopo di concordare l'abbattimento dei vecchi padiglioni ospedalieri e l'edificazione di una volumetria destinata ad uso commerciale. Come Consiglio comunale non abbiamo mai dato un mandato a qualcuno per trattare sulla destinazione dell'ex ospedale. L'ipotesi di riutilizzare l'area per costruire un ipermercato aleggia da tempo ma trovo quanto meno anomalo ed opaco che ci sia un soggetto estraneo all'amministrazione comunale che possa millantare di rappresentarla».

L'ALTERNATIVA

In attesa di verificare gli eventuali sviluppi giudiziari della vicenda appena denunciata, sul futuro dell'ex area Scano annuncia la presentazione di una mozione per impegnare l'amministrazione comunale a cambiare completamente direzione realizzando il "Central Park" di Mestre, sul modello nientemeno che dell'area verde newyorkese, ovvero di un nuovo grande polmone verde da aprire nel bel mezzo della città. «Sarebbe un modo per riappropriarci di un'area che attualmen-

te è in svendita - osserva il consigliere Scano – e che per le note vicissitudini immobiliari potrebbe essere acquistata direttamente dal Comune che potrebbe trasformarla in un parco di oltre cinque ettari facendola diventare il terzo parco urbano di Mestre. Sarebbe un segnale forte in controtendenza rispetto a tutto quello che c'è stato negli ultimi 40 anni a livello urbanistico in questa città». Per sostenere la validità dell'ambiziosa proposta, il consigliere pentastellato cita anche la relazione di progetto del Pat, che dieci anni fa stimava per il 2020 una popolazione residente di 287mila abitanti, quasi 20mila abitanti in più rispetto ai 260mila attualmente residenti nel Comune. «La città è piena di previsioni urbanistiche che sono rimaste inattuato e di edifici che sono rimasti solo degli scheletri, ricordo anche solo via San Pio X o via Sansovino, dove ci sono 600 appartamenti mai completati – osserva Scano – e allora se il sindaco Brugnarò ci tiene a passare alla storia di questa città, invece dell'ennesimo supermercato realizzi un grande parco nel centro di Mestre».

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BUCO NERO L'area dell'ex ospedale di Mestre: per il M5S il Comune vorrebbe realizzare un nuovo supermercato

» Zuppa di Porro di Nicola Porro

Fisco e patrimoniale paga sempre la casa

COME SEMPRE PAGHERÀ LA CASA

La Confedilizia, sempre attenta agli affari che riguardano le nostre case, ha notato, nel silenzio generale, una recente proposta del Fondo monetario internazionale. L'ente sovranazionale ha consigliato ai governi italiani di tassare la prima casa, e per questa via recuperare otto miliardi di euro. Il presidente dei proprietari di casa, Giorgio Spaziani Testa, nota che il nuovo gravame fiscale si andrebbe a sommare alle patrimoniali già esistenti, che fruttano tra Imu e Tasi, 21 miliardi di euro. In ottobre l'agenzia di rating Moody's da una parte rivedeva il suo giudizio sull'Italia, dall'altra adombrava l'opportunità di una patrimoniale. Che dalle nostre parti vuole essenzialmente dire imposta straordinaria sugli immobili. Occorre infatti ricordare che più del 70 per cento degli italiani ha una casa di proprietà. Sono, di fatto, il nostro fondo pensione, che proprio per questo motivo da noi non sono mai decollati davvero.

Il Fmi, le agenzie di rating, molti centri studi internazionali sono comprensibilmente preoccupati dell'andamento dell'economia italiana. E fanno bene. Una crescita dello 0,2 per cento non è una crescita del Pil, è un errore statistico. Non crea ricchezza e tanto meno occupazione.

La cosa incredibile, parafrasando Maffeo Pantaleoni, è l'imbecillità delle soluzioni adottate. Un bambino, neanche troppo grande, capirebbe come a una famiglia in difficoltà, chiedere più soldi su un cespite (la casa) che non produce ricchezza, ma anzi brucia cassa, sia una follia. Ma questi economisti fenomenali hanno, per un secondo solo, ragionato su cosa comporterebbe oggi mettere una nuova tassa (in realtà si tratterebbe di rispolverare la vecchia Ici) sugli immobili per ricavarne otto miliardi? Abbiamo un livello di tassazione tra i più alti al mondo, abbiamo imposte locali in aumento, patrimoniali dietro ogni angolo, reddito disponibile falciato da contributi e gabelle, e a ciò aggiungiamo una situazione economica di stagnazione (se ci va bene), e questi vogliono sottrarre dalle nostre tasche altri otto miliardi.

La cosa è grave non per la sua imminenza, ma per l'incapacità di comprendere la realtà che hanno gli economisti *mainstream*. So-

no dei contabili, non hanno alcun rispetto delle aspettative, del mercato, degli incentivi. Ragionano su grandi aggregati macro, come se avessero una vita a sé, senza

considerare che essi sono solo la somma algebrica di milioni di scambi, interessi, convenienze, utilità micro. È il trionfo dei modelli e della matematica e la morte del ragionamento.

Tassare un immobile non è un bene o un male in sé, dipende dal contesto. Certo per Einaudi si tratta comunque di una doppia tassazione, prima tasso il reddito e poi colpisce di nuovo ciò che resta. Il contesto dicevamo. In quattro anni (2017-2020) le entrate passeranno da 794 miliardi a 860: altro che gli otto miliardi del Fmi. Le finanze si porteranno a casa quasi settanta miliardi di gettito in più.

Un essere pensante dovrebbe al contrario consigliare ai governi italiani di smetterla: ridurre, tagliare, ma con la mannaia. E non consigliare ciò che abbiamo già provato e che grazie al cielo abbiamo abbandonato con morti e feriti. A coloro che obiettano che il problema risiede nel nostro mostruoso debito pubblico, si deve rispondere che ciò è vero, ma che per tagliarlo (in proporzione al nostro Pil) gli aumenti di tasse non servono. Dal 2007 al 2014, nonostante dure politiche fiscali, esso è cresciuto dal 99,8 per cento al 131,8% del Pil. Per farlo scendere proviamo una strada diversa: tagliamo tasse e spese.



L'OPERA COMPIE 10 ANNI. Nel primo anno segnò 17 milioni di passaggi, ora si è oltre 25 milioni

Il Passante di Mestre è cresciuto oltre il +20%

Sgravato l'imbutto della tangenziale di Mestre: «Ogni giorno 71 mila veicoli, di cui 20 mila tir». E adesso s'inizieranno a sfruttare gli utili

VENEZIA

Dieci anni fa ha rivoluzionato la mobilità del Veneto, eliminando l'enorme "tappo" in cui si era trasformata la tangenziale di Mestre. Il Passante di Mestre ha compiuto 10 anni: era stato aperto l'8 febbraio 2009 dall'allora governatore Giancarlo Galan, che da anni aveva installato un conta-tempo per giungere ad aprire quella variante di autostrada lunga 32,3 chilometri, da Pianiga a Quarto d'Altino. Per l'occasione, come noto, fu creata la società "Cav" al 50% della Regione e al 50% di Anas: una "ricetta" che sembra oggi chiamata fare scuola anche per futuri sviluppi. «I benefici dell'opera - segnala la società Cav - sono evidenti: praticamente azzerati gli incolonnamenti, pressoché quotidiani, lungo il vecchio tratto urbano della A4, dimezzati i tempi di percorrenza, migliorato di gran lunga anche l'aspetto ambientale attorno al nodo di Mestre, con oltre 220 milioni di veicoli "tolti" dal tratto autostradale urbano in 10 anni».

APERTURE PROGRESSIVE. Il Passante, ormai ben conosciuto dai veneti, ha nove tratti in trincea, otto gallerie artificiali e quattro viadotti, attraversando due province (Venezia e Treviso) e 12 comuni. Anche in quel caso, come pro-

tabilmente sarà in parte anche per la Pedemontana veneta, non fu certo aperto con tutte le opere complementari previste. Via via aprirono la connessione con la A27 Venezia-Belluno, il casello di Preganziol e poi quello di Spinea, mentre quello di Martellago-Scorzè è stato aperto quattro anni fa.

L'AUMENTO DEL TRAFFICO. C'è un altro dato a cui guardare, sempre per vedere il possibile parallelo futuro con la Pedemontana Veneta. Nel primo anno infatti in quasi 11 mesi il Passante segnò il passaggio di 17,2 milioni di veicoli, di cui 4,8 milioni di camion. L'anno dopo, il 2010 quando cioè si era già nel pieno della crisi, salì a 21,8 milioni. Nell'anno appena concluso, invece, ha registrato 25,8 milioni di veicoli, di cui 7,4 milioni di tir. Rispetto all'inizio è un +40% di traffico, rispetto al 2010 un +15% e rispetto al picco negativo del 2013 è un +21%. «Con una media di circa 71 mila veicoli al giorno, di cui più di 20 mila pesanti: una mole di traffico che, senza l'opera, avrebbe gravato sul vecchio tratto della A4 e sul nodo di Mestre. Il dato naturalmente va inquadrato nel periodo storico attuale, che vede da qualche anno un aumento generalizzato del traffico, frutto anche della ripresa economica, tenen-

do presente che la congiuntura è iniziata più o meno contestualmente all'apertura dell'opera». La società Cav sottolinea anche che c'è stato un «drenaggio del traffico dalla viabilità ordinaria: i movimenti di stazione attorno ai tre caselli aperti lungo il tracciato risultano più che raddoppiati dal 2009 al 2018».

NUOVE SFIDE. «I dati sui flussi di traffico - dice la presidente Luisa Serato - mostrano chiaramente come quella del Passante di Mestre sia una sfida vinta e gli effetti positivi per il territorio siano sotto gli occhi di tutti. Ora però la sfida è implementare l'opera di mitigazione ambientale del Passante, che inevitabilmente ha segnato i territori attraversati. Stiamo approntando la miglior soluzione tecnico-giuridica che ci permetta di realizzare il Passante Verde 2.0: molto più di una fascia boscata e che prevede la nascita di un polmone verde diffuso lungo tutto il tracciato, primo esempio di autostrada green in Italia». Finora sono stati realizzati circa 128 ettari di aree verdi, con la messa a dimora di 15 mila arbusti e 34 mila alberature. E l'altro grande passo è l'accordo già promosso da Anas - ora però ci vuole la firma del Ministero - per l'utilizzo degli utili di Cav a favore della viabilità veneta. ● P.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sul Passante di Mestre nel 2018 sono transitati 25 milioni di veicoli



La tangenziale di Mestre: lo storico incubo è finito 10 anni fa

AUTOBRENNERO**A22, l'ipotesi
è cadenzare
i veicoli in arrivo
dall'area veneta**

BOLZANO

Autostrada A22 del Brennero: i rappresentanti riuniti hanno concordato un sistema di dosaggio del traffico per una maggiore sicurezza. «Si pensa - ha detto il governatore Arno Kompatscher - a un sistema che permetta di stabilire un limite massimo d'accesso ai veicoli sull'A22. Qualora questo limite venisse superato, scatterebbe un blocco all'accesso che consentirebbe di immettersi in autostrada in modo cadenzato, un veicolo ogni 2 minuti. Così non si formerebbero code e il traffico potrebbe scorrere, permettendo ai mezzi di soccorso di circolare. Il dosaggio dovrebbe avvenire già in pianura padana», ha chiarito Kompatscher. È stata ribadita inoltre la necessità della realizzazione del tunnel del Brennero e delle tratte d'accesso a sud e a nord. «Sull'A22 - dice il governatore trentino Maurizio Fugatti - dobbiamo fare la concessione a breve: è necessaria per fare investimenti anche pensando ad una possibile terza corsia. Ma è importantissimo anche lo spostamento del traffico pesante su rotaia». ●



AUTORITÀ PORTUALE. Nel 2018 bene anche le vie fluviali e i passeggeri

Venezia, il porto fa record di container e treni caricati

I primi sono a 632mila ed è «un'attività del tutto a servizio delle industrie manifatturiere a Nordest»

VENEZIA

Numeri da record per il porto di Venezia. Oltre 26,4 milioni di tonnellate nel 2018 e quota del settore manifatturiero che vale il 52% sul totale delle merci movimentate nel 2018. E soprattutto record storico per i container a quota 632.250 container (teu, tonnellate equivalenti) e per i treni che superano i 100.000 carri movimentati. «La movimentazione complessiva delle merci a fine 2018 - sintetizza una nota - cresce dello 5,4% rispetto all'anno precedente: si passa dai 25,1 milioni di tonnellate del 2017 ai 26,5 nell'anno appena concluso». Come detto, prevalgono le merci movimentate del manifatturiero (il 52%) con «container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del Nordest)». Segue l'energetico (38%), per lo più per gli additivi per la miscelazione del bio-diesel o per altre materie prime per la produzione energetica, e poi l'agroalimentare al 10% (merce per l'alimentazione umana ma anche animale).

A SERVIZIO DELLE INDUSTRIE DEL NORDEST. Il traffico container sale del +3,4% nel 2018, segnala l'Autorità portuale, «interamente a servizio dell'import/export del mercato domestico. Il 100% dei 632.250 teu (container) movimentati nel Porto di Venezia infatti provengono o sono destinati esclusivamen-

te alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Non un solo container viene movimentato in transhipment, modalità che sfrutta il porto solo come mero "scambiatore" per rifornire altri mercati. Anche il traffico project cargo, nel quale Venezia conferma la leadership nazionale, ha registrato la movimentazione di 800 pezzi unici ad altissimo valore aggiunto, esportati dalle industrie della Pianura padana, attraverso lo scalo lagunare». La riprova viene anche dal +20,8% di trasporto via traghetto (1,8 milioni di tonnellate) «a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Un settore che, una volta operativa la seconda darsena in corso di implementazione, vedrà duplicata l'offerta portuale a servizio delle Autostrade del mare».

FERROVIE. Recordo anche per il traffico ferroviario: +11,3% di carri movimentati per 2,6 milioni di tonnellate «pari a 5.543 treni/anno gestiti a Marghera Scalò». Il trasporto su treno «raggiunge destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia e destinazioni estere (per lo più tedesche o austriache) attraverso il Brennero e il Tarvisio». Anche la mobilità fluviale segna un +71,3% di tonnellate trasportate, testimonia l'interesse del mercato per il Porto di Venezia (i collegamenti sono con Valdarò, a Mantova, e con Piacenza). Le rinfuse solide segnano +7,8% (cereali +27,6%, materiali da costruzione +34,8%). Infine i passeggeri: 1,78 milioni, con un +9,2% di crocieristi e un +2,2% di "locali". •



Il porto di Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE DIGHE ANTI-ACQUA ALTA. Via a tutti i test

Mose, ok le 78 paratoie «Ora è tutto a punto»

.....
VENEZIA
.....

Entro la fine del 2019 il Mose completerà la fase di taratura e dei test di sollevamento «manuale» delle paratoie, per poi essere pronto al passaggio «in automatico» - e quindi pienamente operativo - della gestione delle dighe mobili. L'ha detto il prof. Francesco Ossola, uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova, che nei giorni scorsi ha completato la posa delle 78 barriere mobili con l'ultima, nella bocca di Porto di Lido San Nicolò.

«Nonostante le traversie del passato - ha affermato Ossola - il funzionamento è perfetto; è stato messo a punto il "jack-up" (il mezzo navale per il trasporto e la posa delle dighe, ndr), e sono state posate le ultime paratoie. Quello che è importante è che tutte le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno. Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro. Hanno acquisito una professionalità che spenderanno nel migliore dei modi possibili. Si creano così le premesse per il mantenimento dell'occupazione futura».

«Procederemo in febbraio - ha poi annunciato Ossola - a fare tutti i test di sollevamento delle barriere, con le tarature delle strumentazioni, a partire dalla bocca di Treporti, scendendo fino a Chioggia».

«Nella prima fase - ha concluso - si procederà in manuale, in modo da avviare poi il funzionamento in automatico. Per la fine di quest'anno completeremo tutti i test funzionali». ●



La posa dell'ultima paratoia del sistema di dighe mobili "Mose"

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VIA DELLE CASERME

Rotonda, gimcane e strettoie: via ai lavori In zona ospedale presto tutti a 30 all'ora

I contrari: inutile una rotatoria a due passi dal semaforo. L'assessore Amirante: «Renderà il traffico più sicuro»

Laura Venerus

Messa in sicurezza di via delle Caserme e individuazione dell'ambito di zone 30: a quattro anni dalla partecipazione del Comune al bando regionale, vengono realizzate le opere concernenti il rallentamento di una delle strade maggiormente utilizzate per l'ingresso in città, anche come via d'accesso all'ospedale.

Da giovedì sera, operai al lavoro per la realizzazione della rotatoria che si trova di fronte all'ex caserma dei carabinieri: in questo modo, ne deriverà un rallentamento sia per chi arriva da viale Grigoletti, che dovrà affrontare una sorta di chicane, sia per chi scende da viale Venezia che, invece, dovrà compiere una semicurva seguendo la traiettoria imposta dalla rotatoria.

Ma non si tratta dell'unico intervento in via delle Caserme: sarà infatti predisposta, per chi giunge da nord, una strettoia prima dell'intersezione con via dell'Aviere e, in corrispondenza di questo incrocio, l'asfalto sarà rialzato.

«Si tratta di un intervento di moderazione della velocità – ha spiegato l'assessore Cristina Amirante –. Nei giorni scorsi sono stati avviati i lavori propeudeutici e, successivamente, è partito il cantiere vero e proprio. Il bando era stato vinto anni fa, ma non aveva avuto seguito. Ora l'abbiamo concretizzato e sarà completato con un intervento di rallentamento della velocità lungo tutta la strada. La rotatoria è stata collocata in questo punto – ha proseguito Amirante – per rallentare principalmente l'accesso di chi svolta verso via dell'Aviere e si dirige verso l'ospedale: in quell'incrocio non c'era spazio per la rotonda».

Circa le perplessità di quanti ritengono di scarsa utilità la rotatoria, a pochi metri dal semaforo di viale Grigoletti (verrà rallentata la corsa di chi arriverà già per forza di cose piano), Amirante osserva che la distanza è congrua e il rallentamento è disposto da una leggera curva. Inoltre, la viabilità è stata studiata anche per il trasporto pubblico. Il progetto intende mettere in sicurezza anche pedoni e ciclisti deli-

mitando una corsia riservata agli utenti deboli attraverso l'installazione di paletti in materiale plastico che s'incurva se calpestato dagli pneumatici delle auto: per tutto l'ambito d'intervento ne sono stati ordinati circa 200. «La scelta di questo prodotto è stata presa nelle zone 30 per garantire la sicurezza di ciclisti e pedoni – ha puntualizzato l'assessore –. In questo modo, in caso di incidente o caduta, le conseguenze saranno meno gravi».

Il Comune di Pordenone aveva partecipato nel 2015 a un bando regionale rivolto agli enti locali per la progettazione e realizzazione di "zone 30" in attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale. Nel gennaio 2016 la proposta dell'amministrazione comunale si era collocata al quarto posto nella graduatoria finale regionale ottenendo il finanziamento di poco meno di 140 mila euro a fronte di un importo complessivo di 233 mila euro. L'iter ha previsto un percorso partecipato con i residenti e gli studenti. Ora, dopo quattro anni, la fase pratica. —

BY NC ND ALLI CUNI DIRITTI RISERVATI



IL CANTIERE

Dalle parole ai fatti
Ci sono voluti quattro anni

Nel 2015 la vittoria del bando. Poi gli incontri con i cittadini e solo adesso, a febbraio 2019, il via ai lavori in via della Caserme. A sinistra, come si presentava l'area nella mattinata di ieri.

IL SIGNIFICATO NASCOSTO

“Tutta la M e mezza O”
Il rebus del cartello

Il cartello sembra un rebus: “Lavori di realizzazione zone 30 tutta la M e mezza O”. La soluzione, sconosciuta perfino ad alcuni degli operai che stanno lavorando in loco, si trova sul sito del Comune. M e O sono le due zone d'intervento: la M corrisponde all'area che va da via Julia a via dell'Autiere, mentre la O è via Nicoletta, la zona più a est dell'intervento. «Due aree adia-

centi - si legge sul sito - separate da via delle Caserme, tra loro funzionalmente integrate a livello socio-ambientale, avendo in comune le scuole a ovest e la parrocchia e i negozi a est, nelle quali si sono rilevati il maggior numero di incidenti».

Non facile da capire, per chi transita in zona e legge il cartello. —

L. V.

BY ND ALI UNI DIRITTI RISERVATI





IL PROGETTO

Fvg Strade conferma: ex provinciale più larga e dotata di ciclabile

SAN VITO. L'ex strada provinciale 21 San Vito-Bannia sarà allargata, con la realizzazione dell'annessa ciclabile: la conferma è arrivata ieri da Luca Vittori, direttore della divisione nuove opere di Fvg Strade. L'opera è attesa da anni. Ieri il sindaco Antonio Di Bisceglie ha reso noto che in settimana c'è stato un incontro tra le amministrazioni di San Vito, Fiume Veneto e Chions, interessate dall'opera: ognuna è pronta ad approvare le varianti urbanistiche, sì che l'iter prosegua. Già disponibili progetto preliminare e finanziamenti: in tutto, 4 milioni 800 mila euro, che comprendono le rotonde di Bannia (già in costruzione) e Rivatte (in corso la stesura della variante). «Nonostante la difficoltà economica legata anche agli interventi straordinari in montagna – ha detto Vittori –, la Regione ha confermato anche gli 800 mila euro per un percorso misto lungo l'ex sp21 che comprende la ciclabile tra Rivatte e San Vito. Troveremo una soluzione anche per superare alcuni vincoli». Il progetto preliminare contempla l'allargamento dell'ex sp21 – molto trafficata e teatro negli anni di svariati incidenti, anche mortali – e la ciclabile sulla quale Di Bisceglie ha molto insistito, che però al momento è prevista soltanto da Rivatte all'essiccatoio di Torricella. «Cercheremo soluzioni e risorse – ha specificato Di Bisceglie – per realizzare il tratto di ciclabile sino a via Pordenone». Il consigliere regionale Tiziano Centis (Cittadini) ha annunciato un'interrogazione all'assessore Pizzimenti per conoscere tempistiche di progettazione e avvio dei lavori. —

A.S.



Luca Vittori (Fvg Strade)



SAN VITO

La bretella servirà più comuni «La Regione ci torni i soldi»

Il sindaco di nuovo alla carica: «Ingiusto che l'ente locale debba metterci milioni»
La richiesta rilanciata durante il brindisi per altre due rotatorie della circonvallazione

Andrea Sartori

SAN VITO. Se la circonvallazione di San Vito è un'opera di carattere regionale, perché il Comune deve sborsare 4 milioni 750 mila euro su circa 31 milioni complessivi? Il sindaco Antonio Di Bisceglie non ha dubbi: «Quei fondi devono tornare a carico della Regione e quindi a disposizione del Comune». Parte una nuova battaglia nei confronti di Trieste per quella somma, che era stata pretesa dall'ente civico – caso più unico che raro, vista l'entità – come cofinanziamento dell'opera ai tempi della giunta Tondo. Il sindaco ne ha parlato ieri, in occasione del brindisi per l'apertura di altre due delle cinque rotatorie della circonvallazione, quelle della sp21 (la San Vito-Bannia) e di via Canedo. L'assist è arrivato il giorno prima da Casarsa, dove peraltro la contrarietà è sempre stata netta al tracciato che unisce la zona industriale Ponte Rosso alla viabilità collegata all'innesto di Villotta

dell'autostrada A28.

Venerdì, alcuni consiglieri regionali hanno affrontato con il sindaco casarsese Lavinia Clarotto la necessità di una rotatoria all'incrocio tra Pontebbana e Val d'Arzino. Il problema sono i mezzi pesanti che attraversano Casarsa? Il consigliere casarsese Diego Francescutto ha chiesto ai consiglieri regionali se, una volta completata la circonvallazione, si possa mettere il divieto di proseguire in direzione Casarsa ai tir che provengono da Udine, deviandoli verso la bretella sanvitese. Parere positivo dal consigliere regionale Tiziano Centis, che ha ricordato che la circonvallazione è pensata non solo per la Zipr, ma anche per la Pontebbana.

Il sindaco Di Bisceglie. «A Casarsa, giustamente, si chiedono interventi sulla Pontebbana – ha detto il sindaco –. Emerge il dato, in attesa che la Regione ne prenda atto e costruisca quelle opere, che la circonvallazione sarà

realizzata, fungendo da anello per il traffico pesante dalla Pontebbana. Agli albori dell'arteria, si era fatto presente che sarebbe stata utile anche per Casarsa pure per questi aspetti». Non per nulla, la circonvallazione è sempre stata annunciata come opera di valenza regionale. Per questo, di Bisceglie chiede alla Regione che «i 4 milioni 750 mila euro chiesti al Comune tornino a carico. Avevamo chiesto che almeno il ribasso d'asta per la circonvallazione, circa 2 milioni di euro, restasse a San Vito per le esigenze della sua viabilità. Ma già 800 mila euro verranno detratti da quella somma, e ciò non fa piacere, per l'imminente realizzazione del sottopasso ciclopedonale di San Floriano, dove si farà la quinta e ultima rotatoria della circonvallazione».

Riguardo al cantiere, risulta un leggero anticipo sulla tempistica prevista: prossime opere, sottopasso e rotatoria di San Floreano e cavalcaferrovia di Prodolone. —

BY NC ND DALCUNI DIRITTI RISERVATI





Ieri il brindisi per il completamento di altre due delle cinque rotatorie previste lungo la nuova circonvallazione

TAVAGNACCO

Ciclabili, bus e spazi di svago Ecco la nuova Tresemane

Presentato il progetto "Start", unico ad aver partecipato al bando di idee dell'Uti
Si punterà ad alleggerire il traffico valorizzando turismo, shopping e aree verdi

Margherita Terasso

TAVAGNACCO. Trasformare la Tresemane, vista da sempre come un'arteria, un semplice punto di passaggio, in uno spazio di condivisione, con poli di svago, piste ciclabili, un bus elettrico (pronto a diventare tram) e aree verdi di sfogo. Una strada del commercio capace, grazie alla collaborazione tra pubblico e privato, di valorizzare l'offerta commerciale e promuovere nuovi servizi con un'attenzione particolare al turismo. Si chiama "Start", acronimo di shopping, turismo, agricoltura, residenza e, appunto, Tresemane, ed è l'unica proposta progettuale pervenuta per il concorso di idee lanciato due anni fa dall'Uti Friuli Centrale sullo sviluppo e la riqualificazione della strada. Un bando che non ha avuto un vincitore, anche se l'unico partecipante è un gruppo di lavoro che non vuole darsi per vinto.

Il progetto è valido e non

può rimanere chiuso in un cassetto. Ieri, nella sede di Commercio di Tavagnacco, alcuni rappresentanti del team hanno presentato la loro proposta. «Abbiamo fatto un'analisi territoriale e intervistato alcuni imprenditori – osserva l'architetto Fabio Passon –. L'esigenza sentita da tutti è quella di migliorare l'appeal dell'asse e dei territori residenziali limitrofi». Il primo obiettivo è dare un aspetto unitario alla zona. «A portare avanti gli obiettivi dovrà essere un'associazione di via, voce di imprenditori e rappresentanti di associazioni e interlocutore di vari enti – spiega l'esperta di marketing, Sara Fantini –. Il suo nome potrebbe essere proprio Start». Il turismo è il settore su cui è necessario dialogare «in particolare su cicloturismo ed enogastronomia». «Sarebbe interessante deviare dalla ciclovia Alpe Adria i turisti fino alla Tresemane e creare un servizio di bike sharing, estendendo quello già presente a Udine, proponendo quindi un si-

stema di pagamento unico per il trasporto pubblico. Per alleggerire il traffico potrebbe essere lanciata anche una navetta a chiamata tra Udine e Tricesimo». Sulla sicurezza la proposta è «di creare un contratto collettivo per la sicurezza privata, utile a un controllo capillare». Ma c'è dell'altro. Lo svago potrebbe svilupparsi su quattro poli: la casa della musica, il polo sportivo (potenzialmente Paderno), il mercato agricolo Tresemane e l'Urban center, un centro di aggregazione. «Per la mobilità lenta sarà fondamentale realizzare attraversamenti che mettano in relazione le aree agricole al di qua e al di là della strada» riferisce l'architetto Chiara Bettuzzi. «L'idea, poi, è di far passare un autobus elettrico, che potrebbe in futuro trasformarsi in tram elettrico – osserva –. Ipotizziamo infine di riqualificare gli spazi con il carbon sink, un sistema di rimboscimento, e le "green way", connettori ecologici per infittire la maglia di siepi tra edifici». —

BY NC ND AL UN DIRITTI RISERVATI



PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA DELLA TRESEMANE «START»

Sviluppo di un'associazione per dare un'immagine unica del sistema, coordinare le attività comuni e promuovere le iniziative



Potenziamento del turismo (in particolare cicloturismo ed enogastronomia) con una tessera unica per il trasporto pubblico, il bike sharing e uno shuttle a chiamata



Miglioramento del sistema di illuminazione e sicurezza

Realizzazione di quattro spazi di svago: la Casa della Musica, il polo sportivo, l'Urban Center e il Mercato Agricolo Tresemane (Mat)



Evoluzione del trasporto pubblico con un bus elettrico (in futuro un tram) e parcheggio scambiatore



Mitigazione dei nuovi insediamenti con fasce di verde



PROSSIMO STEP**Un tavolo di lavoro
con gli imprenditori**

Gli amministratori comunali di Udine, Tavagnacco, Reana del Rojale e Tricesimo intervenuti ieri mattina alla presentazione hanno apprezzato molto il lavoro proposto dal team. «Organizzeremo un tavolo di lavoro congiunto, anche con gli imprenditori, per dare seguito ai segnali di apertura dimostrati» afferma l'architetto Fabio Passon.

IMMOBILI DI PREGIO

La classifica dei palazzi di
Milano che valgono di più

IMMOBILI Sparsi tra Duomo-Cordusio, Porta Nuova e CityLife, gli edifici più cari del capoluogo lombardo hanno valori di mercato compresi tra 200 milioni e quasi un miliardo di euro. Ecco i primi dieci in classifica

I veri gioielli di Milano

di Teresa Campo

L'ultima operazione importante riguarda la galleria Excelsior in corso Vittorio Emanuele (l'ex cinema omonimo riconvertito da tempo a destinazione commerciale), passata di mano per poco meno di un centinaio di milioni di euro. Ospiterà lo store di Victoria's Secret. E subito dopo è stata la volta di un complesso a uffici, in via di sviluppo all'interno del progetto di riqualificazione SeiMilano, zona Bisceglie, per una cifra analoga. Due esempi rilevanti, per cifre in gioco e importanza del progetto, che riconfermano l'interesse degli investitori per il real estate tricolore e soprattutto milanese. La città del resto da sola assorbe circa un terzo di tutti gli investimenti immobiliari fatti in Italia e, specie quando si parla di uffici, è meta imprescindibile per chiunque voglia scommettere sul mattone italiano: nel 2018 ha calamitato acquisti di spazi direzionali per 1,7 miliardi di euro. La lista degli investitori esteri presenti a Milano non fa che allungarsi, complici il crescente appeal industriale e turistico della città: dalle antesignane Hines (cui, assieme alla famiglia Catella, si deve lo sviluppo di Porta Nuova) e Blackstone (arrivata già nel 2012-2013 nel momento dunque più buio della crisi, e operativa in Italia, come altri investitori internazionali, attraverso l'italiana Kryalos guidata da Paolo Bottelli). Ma tra i protagonisti non vanno dimenticati il fondo del Qatar, colossi asiatici come Fosun e i più tradizionali esponenti del mondo anglosassone

da York a vecchie conoscenze come Goldman Sachs, pronta a rientrare in Italia. Tra gli italiani la lista dei più attivi vede Dea Capital sgr, Coima Res, la Covivio controllata da Leonardo del Vecchio (ex Beni Stabili), Generali, Unipol, operative pro domo sua o braccio di investimento di operatori istituzionali, fondi pensione in primis.

Cosa li attrae? La vivacità economica della città si riflette ovviamente sul mercato immobiliare, che si configura così come liquido, sicuro, redditizio. Promesse finora tutte mantenute: i prezzi sono saliti così tanto che i rendimenti si sono molto avvicinati a quelli delle principali piazze internazionali. In particolare i rendimenti degli uffici a Milano sono arrivati al 3,75% lordo nel distretto Duomo e si attestano a circa il 4,75% nella zona di Porta Nuova», spiega Simone Roberti, responsabile ricerca di Colliers International. «E per gli immobili icona di Porta Nuova potrebbero scendere anche al 4-4,25%. Pesano poi affidabilità dell'inquilino e durata residua del contratto, ma per immobili così particolari di solito non c'è che l'imbarazzo della scelta».

Naturalmente alla crescita economica della città e del mercato immobiliare hanno contribuito i grandi progetti di sviluppo, ovvero CityLife e Porta Nuova. Quest'ultima anzi, riuscendo a superare prima di tutti le secche della crisi, ha fatto poi da volano al resto. Corre comunque anche CityLife, al punto che già si parla della costruzione di una quarta torre, che andrà ad affiancarsi alle tre del progetto originario. Ma tutta la città ferve di nuovi

progetti, soprattutto di riqualificazione: dalle ex Poste, diventata prima sede in Italia di Starbucks, in piazza Cordusio, agli ex uffici Inps in via Melchiorre Gioia, che ora Coima Res sta portando a nuova vita (progetto Gioia 22). Il valore stimato alla fine dei lavori nel 2020 è di 600 milioni, calcolato sulla base di un canone medio di locazione della zona di 500 euro al metro quadro l'anno e di un rendimento medio prossimo al 4% da moltiplicare per i 50 mila mq di cui disporrà l'edificio. Diventerà indubbiamente uno degli asset di maggior valore della città, ma non certo l'unico, e nemmeno il più caro. Forse a sorpresa, in cima alla classifica si piazza un edificio né nuovo né iper moderno come la storica Rinascente in piazza del Duomo. Nel 2011 è stata acquistata dall'Enpam attraverso il fondo Ippocrate gestito da Dea Capital sgr per 472 milioni: oggi si stima che di milioni ne valga 850. Ancora di più, se fosse sul mercato, potrebbe valere la Galleria Vittorio Emanuele: gli esperti stimano che i soli negozi possano valere almeno 25 mila euro al metro quadro, un buon 50% in più rispetto ai 17.500 calcolati per la Rinascente. Una gestione più attenta comunque in dieci anni ha permesso al Comune di far lievitare da 8 a oltre 32 milioni i canoni di locazione percepiti.



E non è ancora finita. Nella classifica delle più care la postazione d'onore spetta alla Torre Unicredit a Porta Nuova, emblema del nuovo quartiere e di tutto lo skyline milanese con il suo inconfondibile pennacchio, oggi è valutata 600 milioni di euro. Seguono, oltre alla citata Gioia 22, le torri di CityLife: quella di Allianz (torre Isozaki) oscilla tra 460 e 480 milioni, mentre quella di Generali (torre Hadid) si sti-

ma valga tra 390 e 410 milioni. Si torna invece al centro storico, in piazza Cordusio, con palazzo Broggi, vecchia sede Unicredit, oggi valutato 345 milioni. E ancora in cerca di una destinazione, forse commerciale, per cui il valore potrebbe lievitare ancora. Concludono la top ten il cosiddetto Diamante, sempre a Porta Nuova, occupato da Bnp Paribas (350 mln), la torre Pwc a CityLife (270-280 mln), la sede di Edison

in Foro Bonaparte (270 mln), l'ex sede di Banca di Roma, sempre in Cordusio, oggi occupata da uno studio legale internazionale, e infine la sede del Corriere della Sera in via Solferino: pagata 120 milioni nel 2011 da Blackstone, oggi è stimata almeno al doppio. Da non dimenticare infine i grandi alberghi: la triade dei più cari vede il Gallia, il Four Season e il Mandarin, tutti valutati tra 200 e 250 milioni a testa. (riproduzione riservata)



850 MILIONI

RINASCENTE, piazza Duomo. È di proprietà dell'Enpam che l'ha acquistata nel 2011 per 472 milioni attraverso il fondo Ippocrate, gestito da Dea Capital sgr



600 MILIONI

TORRE UNICREDIT, piazza Gae Aulenti. Gestita da Coima sgr, è di proprietà del fondo del Qatar. Ha una superficie di 50 mila mq, tutti a uffici



470 MILIONI

TORRE ISOZAKI, CityLife. Appartiene al colosso assicurativo tedesco Allianz, che ha portato qui la propria sede nel 2018, e misura 50 mila mq



400 MILIONI

TORRE HADID, CityLife. È di proprietà delle Assicurazioni Generali, che ne hanno fatto la propria sede milanese. Conta 42 mila mq a uffici



400 MILIONI

GIOIA22, via Melchiorre Gioia. È l'ex palazzo dell'Inps ed è in via di ristrutturazione da parte di Coima sgr. L'investitore è Adia, fondo di Abu Dhabi



345 MILIONI

PALAZZO BROGGI, piazza Cordusio. Ex sede di Unicredit, ora fa capo al gruppo assicurativo Fidelidade, che lo detiene attraverso un fondo di Dea Capital sgr

LO STATO LI CONDANNA I SINDACI LI GRAZIANO A LATINA TASK FORCE CONTRO L'ABUSIVISMO EDILIZIO

di Marco Pasciuti

IN ITALIA DAL 2004 A OGGI, SECONDO LEGAMBIENTE, I COMUNI HANNO DATO CORSO SOLTANTO AL 19,6 PER CENTO DELLE ORDINANZE DI DEMOLIZIONE. E NELL'AGRO PONTINO, DAL 1997 AL 2017, SU 2.156 SENTENZE PASSATE IN GIUDICATO, 1360 NON SONO STATE FATTE ESEGUIRE

IL MURO DI GOMMA è trasversale e diffuso sul territorio. È difficile da valicare perché è funzionale al sistema del consenso, e spesso neanche le sentenze della Cassazione riescono a perforarlo. Si erge a protezione di pareti vere, fatte di mattoni e cemento, piscine, palazzi o intere lottizzazioni che per la legge non dovrebbero esistere.

Nella sua materia gelatinosa restano invischiati le ordinanze di demolizione. I magistrati ne producono a getto continuo, ma sono pochissime le occasioni in cui le ruspe si muovono davvero. Le lettere si fermano sulle scrivanie dei sindaci, che hanno pochi soldi e ancor meno intenzione di mandare in fumo gli investimenti di chi ha dato loro il voto.

Così nei tribunali restano a prendere polvere migliaia di pronunciamenti definitivi che la politica non ha interesse a far rispettare. Ora a Latina la Procura ha deciso di provarci. Creando un "pool" ad hoc per fare abbattere gli scempi che costellano una terra, quella pontina, martoriata dall'abusivismo edilizio.

La barriera fatta di silenzio e teste voltate altrove davanti a villette e rialzi di un piano che vengono su nel corso di una notte, comincia sulla soglia dei Comuni. Che dal 2004 a oggi, secondo i dati raccolti da Legambiente, in tutta Italia hanno eseguito solo il 19,6% delle ordinanze di demolizione. Una ogni cinque emesse dalla magistratura. I proprietari non ottemperano quasi mai, i municipi nemmeno e otto manufatti non autorizzati su dieci, quindi, restano in piedi a deturpare parchi nazionali, spiagge e territori a rischio sismico o protetti dal vincolo di inedificabilità assoluta.

Il Lazio è la quarta regione d'Italia in cui si demolisce meno, secondo lo studio "Abbatti l'abuso" pubblicato a settembre dall'organizzazione ambientalista. E la provincia di Latina ha un passato recente che sta lì a ricordare alle istituzioni di non abbassare la guardia.

«L'ufficio esecuzioni del Tribunale ci ha comunicato l'esistenza di 2.156 sentenze penali passate in giudicato pervenute dal 1997 al 2017. Negli anni queste sentenze sono state tutte trasmesse ai Comuni, ma 1.360 non sono state mai fatte eseguire», racconta nel suo ufficio in via Ezio il sostituto Giuseppe Miliano, che il procuratore capo Carlo Lasperanza ha messo alla guida di un gruppo di lavoro creato per superare le resistenze dei sindaci.

LE SENTENZE DISATTESE

«A inizio dicembre abbiamo inviato a ognuno di loro una lettera, chiedendo una relazione sugli abbattimenti effettuati negli ultimi anni nei loro territori» spiega il pubblico ministero. «Poi confronteremo questi dati con quelli in nostro possesso, in modo da avere il quadro aggiornato. Abbiamo chiesto loro anche

informazioni sulle trascrizioni».

Le trascrizioni sono un altro tasto dolente: la legge prevede che se il proprietario non demolisce l'abuso entro novanta giorni la proprietà dell'immobile passi automaticamente al Comune, il quale deve acquisirlo nei registri immobiliari per poi demolirlo o destinarlo a usi di pubblica utilità.

Ma a livello nazionale, spiega ancora Legambiente, questo avviene soltanto nel 3,2% dei casi. A metà gennaio, sui trentatré municipi della Provincia, alla richiesta del pm avevano risposto in dieci: «Per ora quelli più grandi» prosegue Miliano «ma per fine marzo contiamo di avere il dato complessivo. A quel punto sapremo quali sono le sentenze disattese, e, poiché in materia la Procura ha competenza concorrente con i Comuni, le faremo applicare».

Il primo problema sono i costi, che includono l'iter burocratico, la demolizione e soprattutto lo smaltimento delle macerie. I Comuni non muovono le ruspe perché non hanno i fondi. Ma per i magistrati basta cercarli: «Nel 2015 la Regione Lazio creò una convenzione con cui metteva a disposizione delle Procure il suo personale amministrativo» continua il pm. «In particolare consulenti che potessero verificare la fattibilità della demolizione, calcolare i volumi da abbattere e individuare le imprese cui affidare i lavori».

E lo stesso accordo «prevedeva che i municipi potessero accedere al Fondo regionale di rotazione per avere finanziamenti da restituire senza interessi». L'altra possibilità è sollevare lo sguardo a livello nazionale: «L'articolo 32, comma 12, della legge 326 del 2003 istituiva presso la Cassa Depositi e Prestiti un fondo da 50 milioni a disposizione non solo dei Comuni ma anche dell'autorità giudiziaria. Verificherò che questi soldi siano ancora disponibili».

L'ISOLA DEI CIURLI

Questione di finanziamenti, certo, ma soprattutto di volontà politica, come dimostra il caso dell'Isola dei Ciurli a Fondi, abbattuta dodici anni fa nel sud

pontino. Una lottizzazione abusiva sorta su ventun ettari di terreno agricolo lungo la via Flacca, il cui progetto era stato approvato nel 1968 dal gruppo consiliare del Partito Socialista. Sulle sessanta ville previste a poche centinaia di metri dal mare avevano visto la luce solo le prime ventuno, rimaste allo stadio di scheletro dal 1974, anno in cui il Commissario prefettizio aveva annullato i permessi a costruire, dando il via a un'altalena di concessioni accordate e poi revocate, ripetute sentenze di abbattimento e successive sospensive.

La battaglia era terminata solo nel maggio 2007 con l'ordine di demolizione confermato dalla terza sezione penale della Cassazione. «Vorremmo abbattere, ma non abbiamo i soldi», era stata l'ultima giustificazione addotta dall'allora sindaco del Pdl Luigi Parisella, da sempre schierato al fianco dei proprietari (nonché capo dell'amministrazione per la quale pochi mesi dopo il prefetto Bruno Frattasi avrebbe chiesto lo scioglimento per infiltrazioni mafiose). Così a sbloccare l'impasse era stata la Regione guidata dall'avversario politico Piero Marrazzo, stanziando i 750 mila euro necessari e inviando un ultimatum al Comune. Che il 19 dicembre 2007 non aveva potuto fare altro che mandare le ruspe a radere al suolo, dopo quasi quarant'anni, il più grande ecomostro del Lazio.

Cinque anni dopo a cadere erano stati gli "scheletri del Circeo", scempio noto a livello nazionale come simbolo della speculazione selvaggia in aree naturalistiche. In quel caso a condurre la battaglia erano state diverse amministrazioni comunali e a infliggere il definitivo colpo di benna aveva pensato la giunta civica guidata dall'Udc Gianni Petrucci: il 31 ottobre 2012 le ruspe tiravano giù 10 ville costruite a partire dal 1973 su 10 mila metri quadrati in zona Quarto Caldo, sul promontorio a picco sul mare e in pieno Parco nazionale. La giunta aveva messo a disposizione 250 mila euro attinguti dal fondo ad hoc del ministero dell'Ambiente a guida Corrado Clini.

«Negli ultimi anni» ricorda Miliano «proprio grazie alla collaborazione dell'Ente Parco abbiamo effettuato diversi interventi in Provincia». Ma i suoi vertici hanno maggiore libertà di azione perché non vengono eletti. Se sei un sindaco, invece, vai a buttarla giù una casa abusiva: se ti va bene perdi solo i voti del proprietario e di tutta la sua famiglia. Il problema vero sta nel segnale che dai – vuoi far rispettare la legge sul terreno minato del mattone, così strettamente legato al portafogli del tuo elettore – e allora l'emorragia in termini di consenso diventa molto, molto più alta. Con tutti i rischi che la decisione comporta sotto il profilo dell'ordine pubblico.

Una dinamica distorta che autorizzerebbe i più maliziosi a ipotizzare una scarsa propensione alla collaborazione da parte dei sindaci con i pubblici ministeri di via Ezio. «Si tratta di una semplice richiesta di informazioni tra pubbliche amministrazioni», assicura il pm. «Non credo ci sarà alcun problema». E nel caso in cui un primo cittadino decida di non collaborare o fornisca dati fasulli? «In quel caso potrebbe configurarsi l'omissione di atti d'ufficio, anche se è un'accusa che viene contestata raramente. Qualcuno ipotizza l'abuso d'ufficio se ci sono elementi per provare un accordo tra sindaco e proprietario, ma stiamo parlando di pure ipotesi. Finora siamo nella fase fisiologica del lavoro, in cui diamo per scontata la collaborazione. Se poi dovesse aprirsi un'altra "patologica", valuteremo. Ma non credo accadrà».

CHI REMA CONTRO

La materia è complicata e se poi anche il legislatore rema contro il discorso si complica. Alla luce dell'ingorgo di norme penali, civili e amministrative che rallentano le procedure, dei tre condoni edilizi, del messaggio lanciato da provvedimenti come il ddl con cui il senatore verdiniano Ciro Falanga aveva provato a istituire il cosiddetto "abusivismo di necessità" e dello zelo con cui alcuni governatori si sono battuti contro le demolizioni – vedi Vincenzo De Luca – la po-

litica nazionale non ha mai preso in seria considerazione la lotta al cemento selvaggio. Né tanto meno la possibilità di snellire l'iter amministrativo e giudiziario per il ripristino dei luoghi deturpati.

Un cavillo per ritardare il corso della legge lo si trova sempre: delle 1.360 sentenze che languono al tribunale di Latina, ad esempio, «597 sono sospese perché il proprietario dell'abuso ha presentato domanda di sanatoria», precisa Miliano. E gli strumenti di lotta non sempre sono al passo con i tempi. La lottizzazione a-

busiva, ad esempio, è un reato contravvenzionale e come tale si prescrive in cinque anni. Pochi, a fronte di processi che possono durare decenni. Se quindi le sentenze non arrivano entro il termine, e se il manufatto non è stato già acquisito dal Comune, l'abuso viene riconsegnato al proprietario con tante scuse. Prima che un giudice possa accertare la verità dei fatti. Risultato: gli ecomostri che deturpano la penisola restano al loro posto. Lì dove secondo la legge non sarebbero mai dovuti sorgere.



Nella foto: nel 2012 le ruspe abbattono l'ecomostro del Circeo in località Quarto Caldo, all'interno del Parco Nazionale



Nella pagina accanto, il sostituto procuratore Giuseppe Miliano: guida un gruppo di lavoro della Procura di Latina per superare le resistenze dei sindaci. Sopra, una manifestazione di Legambiente contro l'abusivismo

IL SENSO DI ARMANDO PER IL CEMENTO

SINDACO-ALBERGATORE DI SPERLONGA, CUSANI È STATO CONDANNATO PER LE IRREGOLARITÀ DEL SUO HOTEL

QUANDO IN UNA SPLENDIDA mattinata di sole era passato in piazza della Libertà per andare ai domiciliari, ad attenderlo c'era uno striscione di benvenuto e tanti applausi. «Dai, Armando!», gli dice qualcuno mollandogli una pacca sulla spalla. «Bentornato», grida qualcun altro. Lui si fa largo velocemente nel nugolo di compaesani regalando strette di mano, e sfilava via verso casa.

È il 18 maggio 2017. Armando Cusani, sindaco di Sperlonga, è appena uscito dal carcere di Latina dove ha trascorso gli ultimi quattro mesi. Il 16 gennaio era stato arrestato insieme ad altre nove persone in un'inchiesta che prendeva il nome dal suo hotel, il "Grotta di Tiberio", un quattro stelle da 200 euro a notte sulla via Flacca che corre lungo il mar Tirreno verso Gaeta. Per la Procura, il primo cittadino aveva corrotto due dirigenti dell'ufficio tecnico perché chiudessero tutti e due gli occhi sugli abusi edilizi che aveva commesso proprio per ampliare l'albergo.

Si sa, i sindaci spesso si distraggono quando a un loro elettore scappa di tirar su una veranda o un piano in più senza avere il permesso a costruire. Per il proprio hotel, Cusani aveva seguito la prassi e ignorato le sentenze, lasciando dove erano le opere contestate: la piscina, la struttura a infissi in vetro e alluminio con cui aveva ampliato di 90 metri quadri la sala ristorante e qualche altro metro cubo di cemento qui e là.

Neanche dopo il verdetto emesso nel

2014 dalla Corte d'Appello di Roma, e confermato in Cassazione l'anno dopo, l'ex plenipotenziario di Forza Italia nel sud pontino si era mosso. Né lo aveva

tela del territorio» in un atteggiamento di «assoluta», «pervicace» e «totale inerzia». Cusani lo avrebbe ricompensato per avere chiuso gli occhi con una bella abitazione: una casa intestata alla madre del primo cittadino concessa per diversi

di Marco Pasciuti

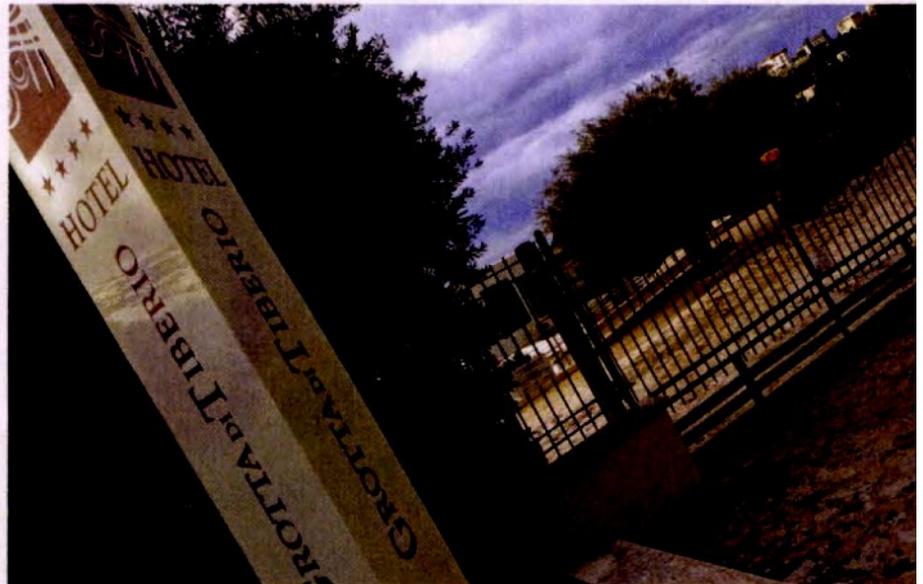


FOTO: LATINA OGGI

fatto il suo Comune, che secondo la Procura di Latina avrebbe dovuto ordinarli di abbattere. Una distrazione, scrive il gip nell'ordinanza, che ha una causa precisa: l'ufficio tecnico «è composto in modo tale da venire incontro alla volontà del Cusani: non opera in modo deviato, ma è formato proprio per tale scopo».

Quelli che secondo i pm erano gli uomini del sindaco, Massimo Pacini e Isidoro Masi, erano finiti agli arresti. Il primo lo avrebbe avvantaggiato «omettendo l'adozione di provvedimenti a tu-

anni al dipendente in comodato d'uso. Quello che per il gip è «il prezzo della corruzione».

Nulla cambia neanche quando a dirigere l'ufficio arriva Masi, che per l'accusa ha tutto il vantaggio a ricoprire l'incarico «professionalmente e anche dal punto di vista economico». Tanto che nel 2016, di fronte alla possibilità di un suo trasferimento, lo stesso Cusani interviene – da privato cittadino visto che era stato sospeso – presso il sindaco in carica per farlo restare dov'è. Un atteggiamen-

to che per il gip «corrisponde al ben preciso interesse di avere a capo dell'ufficio tecnico Masi affinché risponda ai suoi interessi, tra cui la prosecuzione di ogni inerzia sul fronte degli abusi edilizi».

L'8 maggio 2017, il colpo di scena.

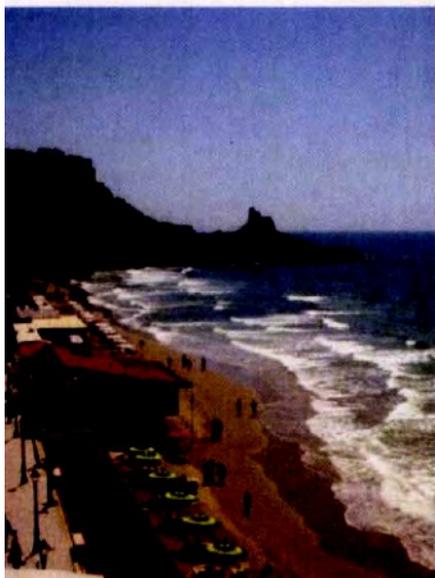


FOTO ANSA

Mentre Cusani è ai domiciliari, sospeso dalla legge Severino, il comune emette l'ordinanza di demolizione: via entro novanta giorni l'ampliamento del ristorante, via i locali spogliatoio-sauna, via i bagni e le docce realizzati in difformità dei permessi, via i pergolati realizzati davanti alle camere. E addio anche alla piscina, che «anziché trovarsi sul lato Gaeta della struttura risultava posizionata sul lato Sperlonga».

Evviva, si dirà, il Comune si è mosso e ha deciso di far rispettare la legge con-

tro gli interessi del suo sindaco. Ma la realtà spesso è più complessa del previsto. Perché il successivo 13 luglio Erasmo Chinappi, suocero al quale il sindaco aveva ceduto parte delle quote, avrebbe fatto ricorso al Tar. A ottobre è

IL CASO SURREALE DI UN PRIMO CITTADINO E DEL RICORSO AL TAR (VINTO) CONTRO L'ORDINANZA DI DEMOLIZIONE EMESSA DAL SUO COMUNE

arrivata la sentenza: sindaco e suocero hanno ragione, ha stabilito il Tribunale amministrativo, perché l'ordinanza era stata fatta male.

«Inspiegabilmente», anziché basarsi sugli elementi forniti dalle sentenze della Corte di Appello e della Cassazione, il Comune aveva emesso il documento «sulla base della acritica acquisizione di una relazione risalente a sei anni prima, redatta da un consulente non appartenente all'Amministrazione». Che conteneva informazioni non aggiornate o incom-

plete. Regge solo la demolizione della copertura in vetro e alluminio, per tutto il resto l'ordinanza decade: così sono salvi lo spogliatoio-sauna, i bagni e le docce perché «realizzati all'interno di un manufatto di cui nel provvedimento non è specificata la natura» e «l'omessa specificazione rende il provvedimento illegittimo». Salvi i pergolati, perché realizzati a norma. E salva pure la piscina, perché «il diverso orientamento (...) è del tutto irrilevante sotto il profilo urbanistico/edilizio».

L'hotel resta sequestrato e la prossima udienza è fissata per il 1° febbraio. Ma c'è un altro appuntamento sulla strada tra Cusani, che nel frattempo è tornato a governare, e la fine dei guai con la giustizia: il processo sul piano integrato. Un'intricata vicenda iniziata il 16 luglio 2015, quando era scattato il sequestro della «nuova Sperlonga», un'area da 143mila metri quadri all'ingresso della cittadina sulla quale erano state edificate villette private, parcheggi pubblici e aree verdi per un valore di circa 100 milioni di euro. Per la Procura si tratta di una mega speculazione mascherata da edilizia residenziale pubblica.

Cusani, Antonio Faiola (dirigente dell'ufficio tecnico prima di Pacini e Masi) e il progettista Luca Conte devono rispondere di «lottizzazione e costruzione abusiva in concorso e assenza di autorizzazione ambientale in zona sottoposta a vincolo paesaggistico». Il senso di Armando per il cemento. ■

INCONTRO IN REGIONE

Area di crisi complessa imprenditori a lezione

Area di crisi industriale complessa. Per conoscere opportunità e incentivi Regione Veneto e Invitalia invitano le imprese ad un incontro negli uffici della Regione Veneto che si terrà mercoledì 13 febbraio, a palazzo Balbi (in sala Pedenin, ore 10). Mattia Losego, responsabile dell'unità regionale di crisi aziendali, settoriali e territoriali, e Stefano Immune di Invitalia, l'agenzia nazionale che gestisce gli incentivi nazionali previsti dalla legge 181/1989, incontrano tutti i soggetti imprenditoriali potenzialmente interessati al rilancio dei siti e delle aree produttive di Venezia. Occasione ghiotta per conoscere, nei dettagli, i contenuti tecnici dell'accordo di Programma per il rilancio dell'area di crisi industriale complessa del territorio del Comune di Venezia, siglato il 23 ottobre scorso, e il progetto di riconversione e riqualificazione industriale definito da Invitalia in collaborazione

con il Ministero per lo Sviluppo economico, la Regione, il Comune e la Città metropolitana di Venezia, l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale.

L'accordo mette a disposizione 26,7 milioni di euro di risorse pubbliche, di cui 20 milioni di euro stanziati dal Ministero dello Sviluppo economico (legge 181/89) e 6,7 milioni di euro stanziati dalla Regione del Veneto per il sostegno alle politiche attive del lavoro, per la promozione di nuovi investimenti produttivi, la riqualificazione di attività economiche esistenti, la rioccupazione di personale espulso dal mercato del lavoro.

Gruppi industriali, società e imprenditori che sono interessati ad approfondire questo strumento di sostegno allo sviluppo sono invitati ad inviare una scheda di richiesta di partecipazione a questi indirizzi: segreteria@venetolavoro.it e rilanciovenezia@invitalia.it. —



L'area industriale



RIVOLUZIONE IN VIA LIBERTÀ

Lavori appaltati per 15 milioni Servirà una cabina di regia

Un viadotto sotto la rotatoria tra via Torino e il Vega e un maxi rondò davanti alla Fincantieri. Prima zona industriale, rischio caos per i tanti cantieri al via

I vari interventi dovranno coordinarsi per ridurre i disagi previsti per tre anni

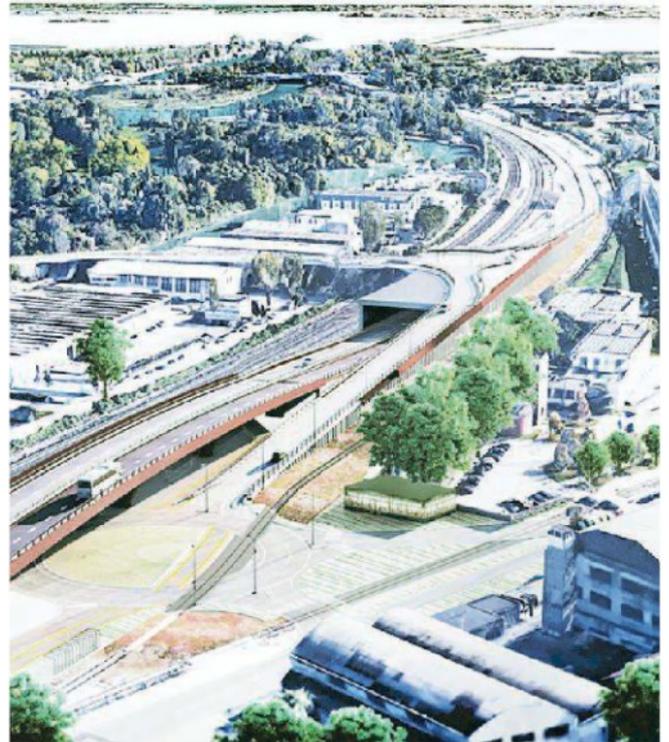
Mitìa Chiarin

MARGHERA. Appaltati i lavori da 15 milioni di euro per la nuova viabilità in via della Libertà, con nuove rotatorie davanti alla Fincantieri e davanti al Vega e un viadotto per le auto dirette lungo il rettilineo tra Mestre e Venezia, sotto la nuova rotatoria che nascerà dal prolungamento dell'attuale cavalcavia di via Torino. E servirà, ha deciso il sindaco Luigi Brugnaro, una cabina di regia comunale che coordini i tanti cantieri che interesseranno dai prossimi mesi, e per almeno tre anni, il rettilineo che collega Venezia a Mestre, passando per la prima zona industriale. Perché ci sono altri appalti di prossima apertura: quello di via delle Industrie affidato a Veritas; il cantiere per l'adeguamento ferroviario di un tratto di ferrovia, con la riconfigurazione di un tratto di binario ferroviario afferente la cosiddetta "Linea Petroli" (di proprietà comunale e in gestione a Esercizi Raccordi Ferroviari spa), situata in prossimità dell'accesso della Fincantieri. Spesa di 650 mila euro. E c'è l'investimento, legato al Piano periferie, di Rfi per la nuova stazione ferroviaria di Porto Marghera che ha già causato qualche intoppo, come per esempio la muratura del sottopasso verso il Vega che preclude il passaggio, agevole, ai ciclisti che vogliono raggiungere Venezia in bici.

Se non si coordinano i cantieri, il rischio è il caos e quindi il sindaco ha chiesto alla direzione Lavori pubblici di non avviare alcun cantiere se prima non c'è una organizzazione a monte, con step e provvedimenti condivisi tra i vari soggetti impegnati nei cantieri. Quindi si procede con la massima attenzione.

La grande rivoluzione viaria in via della Libertà, finanziata con i fondi del Mise dell'accordo sulla chimica, e soggetta a costante monitoraggio ministeriale, ha visto nei giorni scorsi l'assegnazione finale. Otto i raggruppamenti in gara: a garantire l'offerta migliore il raggruppamento che vede assieme la trevigiana Brussi costruzioni, impresa Coletto, Adriastrade, Zara Metalmeccanica, Sogedico. Al secondo posto si è piazzata la Sacaim e al terzo la impresa Rossi Renzo che si consola con la commessa di Veritas, valore cinque milioni di euro, per l'intervento su via delle Industrie e laterali, altro importante intervento di riqualificazione che prevede di risistemare la viabilità, da anni malandata, e pure le fognature, proseguendo il lavoro già realizzato invece su via dei Petroli.

Ora il raggruppamento vincitore inizia il confronto con i Lavori Pubblici sul progetto di nuova viabilità che è pensato per il futuro sviluppo di Fincantieri, che intende ingrandirsi oltre l'attuale spazio operativo, e per collegare via Torino, e l'Università, al Parco scientifico e tecnologico, per il quale è in corso in questi giorni la gara di vendita per ripianare i circa 15 milioni di debiti del Vega. —



La nuova viabilità di via della Libertà in una simulazione

BY NC ND AL QUINI DIRITTI RISERVATI



MOSE

Via il cemento torna la spiaggia il Cvn prepara il progetto

Dieci milioni di euro e un anno di lavori per recuperare la spiaggia di Santa Maria del Mare. La decisione è presa. APAG. 17

SANTA MARIA DEL MARE

Spiaggia al posto del cemento Il Consorzio prepara il progetto

Paratoie con problemi di sollevamento a Treporti, attesa la manutenzione
E ci sono da sistemare le "alette" danneggiate e la verniciatura delle cerniere

Alberto Vitucci

Dieci milioni di euro e un anno di lavori per recuperare la spiaggia di Santa Maria del Mare. La decisione è presa. E nei prossimi giorni il Consorzio Venezia Nuova affiderà l'incarico della progettazione per smantellare il cantiere dei cassoni del Mose. Una battaglia condotta da anni dalle associazioni ambientaliste, Italia Nostra in testa. Movimento di opinione che si era opposto invano alla cementificazione di quella parte di laguna. Ma nei primi anni Duemila il monopolio del Mose aveva mano libera. E così si era deciso di allestire il grande cantiere proprio in quell'area protetta anche dalle norme europee. Una distesa di cemento che ha ospitato per anni la costruzione degli enormi blocchi di cemento, lunghi fino a 60 metri e pesanti 13 mila tonnellate l'uno. Adesso i cassoni sono tutti in fondo alla laguna, la posa delle paratoie si è conclusa. E come prevede la legge, quel tratto di costa dovrà es-

sere «ripristinato». Si toglieranno le basi in cemento, che si spingono a qualche centinaio di metri verso il mare. E la distesa di calcestruzzo tornerà spiaggia.

Decisione comunicata dal provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Roberto Linetti con una lettera ai commissari del Consorzio Venezia Nuova. L'operazione costerà 10 milioni di euro. Fondi già disponibili, precisano al Consorzio, per i risparmi ottenuti. I sedimenti ricavati potranno essere reimpiegati per la ricostruzione di barene in laguna.

La rimozione del cantiere diventa dunque uno dei progetti da affidare alle imprese «minori» del Consorzio. Insieme alle opere compensative alle bocche, ai lavori di restauro all'Arsenale. Trecento milioni di euro da spendere. Si attende adesso anche l'esito della gara d'appalto bandita nei mesi scorsi – scadenza il 31 gennaio – per l'affidamento dei lavori di manutenzione della schiera di paratoie di Treporti, la prima a esse-

re installate sul fondo della laguna, che hanno problemi di sollevamento. Problemi verificati anche con le ultime prove, due anni fa. Alcune paratoie si sono sollevate, ma non sono più rientrate nei loro alloggiamenti, per la presenza di massiccia di sabbia e sedimenti. In quell'occasione vennero anche danneggiate alcune parti delle dighe sott'acqua, come le «alette». Partiranno nei prossimi giorni anche i lavori urgenti di manutenzione per la sostituzione delle alette danneggiate e la verniciatura protettiva di alcune parti delle cerniere già in avanzato stato di degrado. Corrosione segnalata dai tecnici e dagli esperti, che ha attaccato elementi vitali del sistema.

Nelle prossime settimane dovrebbe essere bandita anche l'altra gara annunciata. Quella per la manutenzione delle altre paratoie e per la riparazione delle «criticità», a cominciare dai buchi sui tubi subacquei a Malamocco. Le prime prove sul Mose cominceranno a giugno. —

BY-NC-ND AL GUNDI DIRITTI RISERVATI





Il cantiere per i cassoni del Mose a Santa Maria del Mare

Tav Brescia-Verona, partono gli espropri

Proteste a Peschiera sul Garda ma il cantiere non si blocca. Pd polemico con M5S e Lega sul tunnel del Brennero e la A22

VERONA. Tav Brescia-Verona: se l'analisi costi benefici è chiusa a chiave nei cassetti del ministro Danilo Toninelli, le lettere per espropriare i terreni e posare i nuovi binari dei treni ad alta velocità sono già arrivate a destinazione. Si tratta di migliaia di famiglie coinvolte, pronte a far sentire la loro voce, appoggiate non solo dal M5S ma anche dai sindaci. Si parte da Peschiera sul Garda, con hotel e vigneti da radere al suolo, tanto che il sindaco Orietta Gaiulli si oppone alle direttive di Forza Italia che l'ha eletta e annuncia barricate. Sarà invece risparmiato dalla "devastazione" il centro di San Bonifacio perché i nuovi binari sono stati spostati a sud, in aperta campagna, grazie all'intesa costruita dall'onorevole Diego Zardini con l'assessore Elisa De Berti, i sindaci del Veronese, l'ex ministro Delrio e il consorzio Cepav2, general contractor di Rfi.

Da otto mesi la musica è cambiata e con il governo gialloverde la Tav è sotto attacco, con la campagna mediatica del M5S che annuncia in tv e nel "blog delle stelle" lo stop ai cantieri. In realtà si tratta di un bluff per navigare sull'onda dei sondaggi dato che i cantie-

ri proseguono, come dimostrano le migliaia di lettere di esproprio giunte a destinazione. Il fronte "No-Tav" si sente rassicurato dall'offensiva grillina, mentre le famiglie invocano lo stop alle procedure.

A Verona tiene banco ancora la polemica sulla A22. «La verità è che la Lega ha scambiato Tav e concessione su Autobrennero per ottenere dal M5S il voto per salvare Salvini dal processo per la vicenda della nave Diciotti», dichiara il senatore Pd Vincenzo D'Arienza. «Che fine faranno i 600 milioni che il rinnovo della concessione per l'A22 assegnava al tunnel del Brennero? La contrarietà grillina al tunnel è nota ed è un'altra ragione per la quale il Governo non rinnova la concessione. Ma l'assenso leghista a bloccare tutto non sorprende: è lo scambio del voto grillino in Senato su Salvini. Emblematico è anche il silenzio di Zaia sui danni che tutto questo causerà al Veneto».

Lunedì la Corte dei Conti Ue a avvierà una serie di incontri con le istituzioni italiane sulla Tav Torino-Lione e il tunnel del Brennero: come mai i cantieri costano il triplo rispetto alla Francia? —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Una manifestazione a sostegno della Tav



Parla Marco Ponti, il docente che sta elaborando il dossier costi-benefici sull'alta velocità

«La Brescia-Verona-Padova a 4 binari? Tra un mese la risposta. La mia consulenza è gratis»

«Cacciato da cinque ministri solo Toninelli tiene botta»

PADOVA. Danilo Toninelli e Marco Ponti, la coppia "No Tav" più temuta dai fans delle Grandi Opere, non teme né Salvini né i comitati. L'analisi costi-benefici sulla Torino-Lione e sulla Brescia-Padova assomiglia un po' al dossier "autonomia" del Veneto che solo Zaia e il ministro Stefani conoscono riga per riga. Tutti ne parlano e la criticano, ma nessuno l'ha letta.

Professor Ponti quando verrà diffuso il suo dossier?

«Ci vorrà ancora un mesetto, è emersa la necessità di approfondire alcuni dati che nella prima spremitura non risultavano definitivi. Sulla linea Brescia-Padova ci sono fior di novità. Siamo molto vicini al risultato finale ma non lo posso diffondere per segreto professionale, posso esortare il ministro Toninelli a essere più rapido possibile perché il dibattito sia fondato su elementi oggettivi».

Secondo lei invece il dibattito oggi su cosa ruota?

«La mia analisi offre dei numeri che sono contestabili con il metodo scientifico, in base ai parametri analizzati. Oggi invece siamo fermi a una disputa ideologica: c'è chi dice che la Tav è fondamentale per lo sviluppo del Paese e chi afferma l'esatto opposto. L'analisi costi-benefici non dice la verità rivelata dal vangelo ma è un contributo a migliorare la qualità del dibattito democratico».

Qui più che la qualità del dibattito, interessano le opere pubbliche: la Tav verrà completata o no?

«Piano, ci sono in ballo 8 miliardi di soldi nostri, prelevati dalle tasse: gli utenti non pagano nulla per la Tav. Non c'è solo la Torino-Lione e la Brescia-Padova, il ministro Delrio ci ha lasciato un'eredità di 132 miliardi di euro per le grandi opere senza una so-

la valutazione costi-benefici, finanziaria e di traffico».

Lei ha collaborato con Delrio e Toninelli e poi?

«Sono stato consulente di cinque ministri dei Trasporti e tutti mi hanno licenziato. Treu, Bersani, Burlando e Di Pietro, con cui ci siamo scontrati sulle autostrade. Con Berlusconi non ci siamo mai presi. In ogni caso se dici "tutto va bene" sei amato e popolare, ma se dimostri che buttano i soldi dalla finestra allora ti metti in un sacco di guai».

E con Toninelli come va?

«Tiene botta fin che dura. Lui si è comportato bene, anche se gli diciamo cose sgradevoli. L'unico patto da rispettare: non lo posso attaccare in pubblico. Ha uno stomaco di ferro Toninelli, ma anche Delrio ha fatto cose eccellenti, poi si è fermato».

Professore, quanto ci costano le sue analisi sulla Tav?

«Nulla. Lavoro gratis. Alla mia età (77 anni) me lo posso permettere, altri no. Non sono un santo, ma la libertà ha un prezzo».

Il presidente Luca Zaia sostiene che le aziende del Veneto hanno assolutamente bisogno della Tav da Venezia a Milano, per poi arrivare a Torino e da qui fino a Lione: lei che dice?

«Direi che non basta fermarsi a Lione, meglio andare fino a Lisbona e lì l'Europa finisce. Magari facciamo un tunnel sotto Gibilterra e arriviamo in Africa come a Calais con la Francia e l'Inghilterra. Ma chi paga? Siccome pagano i contribuenti e le finanze dello Stato non sono proprio rosee, conviene fare qualche riflessione. A meno che non si dica che l'Italia deve finire come la Grecia, gambe all'aria. Se i soldi pubblici sono pochi e ci sono investimenti per 132 miliardi, forse è il caso di

fare qualche conto prima di spenderli».

Zaia però insiste: vuole la Tav, critica Toninelli e il governo di cui il suo partito fa parte...

«Perché mai si dovrebbe far felice solo Zaia, anche la Toscana vuole l'alta velocità. E non parliamo della Sicilia, dove per spostarsi da Palermo ad Agrigento se ne vanno 4 ore. Io parlo con i numeri e so di attirarmi un sacco di critiche se oso mettere in discussione investimenti per 27 miliardi. Zaia vuole la Tav? Uno cattivo direbbe: se la paghino i veneti».

Ma con 27 miliardi si creano posti di lavoro e sale il Pil o no?

«Con tutto si creano posti di lavoro, anche con gli F35. Se si scavano buche e si riempiono, diceva Keynes, si allarga l'occupazione. Le Grandi Opere creano posti per quattro gatti, è tutto automatizzato, una talpa scava. Sulla Tav Torino-Lione lavorano 478 persone per dieci anni. Con la manutenzione e la ristrutturazione di case e scuole si crea occupazione 10 volte più della Tav».

Professore, da Milano a Bologna basta un'ora e da Milano a Venezia ne servono 2 e mezza: il gap verrà mai colmato con i 4 binari?

«I 4 binari? Non mi faccia trabocchetti. No comment per il segreto professionale. Diciamo che se saltiamo delle fermate bastano 2 ore e un quarto. La velocità media si può migliorare tecnologicamente e l'analisi costi-benefici dirà se è necessario arrivare a 4 binari. Le faccio un esempio: se su una linea con 330 treni al giorno ne passeranno altri 120, allora l'investimento conviene. Se invece siamo fermi a 50 treni in più, la risposta sarà negativa».

Albino Salmaso

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il professor Marco Ponti

DAVANTI A SAN ROCCO E IN CORTE SANT'ILARIO

A Gorizia via ai cantieri per rifare due piazze

Assegnate le gare d'appalto per i lavori di ristrutturazione di corte Sant'Ilario e piazza San Rocco. I lavori partiranno in contemporanea nelle prossime settimane e sono stati affidati all'Associazione tempora-

nea d'impresa formata da "Ici coop" di Ronchi dei Legionari e "Deon" di Belluno. Stanziati circa due milioni di euro, 380 giorni per completare entrambi gli interventi. FAIN / APAG.20

Corte Sant'Ilario e piazza San Rocco lavori in contemporanea entro un mese

Cantiere affidato a due ditte di Ronchi e Belluno. Investimento che supera i 2 milioni, 380 giorni per completare l'opera

Ziberna e Sartori:
«Premiate le aziende che hanno assicurato qualità d'intervento e velocità d'esecuzione»

Previsto l'utilizzo di materiali pregiati: dal repen alla pietra d'Aurisina. Saranno introdotte anche le "zone 30"

Francesco Fain

Il dato è tratto. *Alea iacta est*, dicevano i Latini. Dopo tanta attesa, quella di ieri è stata la giornata in cui la gara d'appalto per i lavori di ristrutturazione di Corte Sant'Ilario e piazza San Rocco ha completato la sua traiettoria. E, finalmente, la casellina relativa alla ditta esecutrice dell'intervento ha un nome accanto. Anzi, due.

Sarà, infatti, l'Associazione temporanea d'impresa (Ati) formata da "Ici coop" di Ronchi dei Legionari e "Deon" di Belluno a realizzare gli attesi lavori di *restyling* delle due piazze, oggi ridotte a grigie distese d'asfalto e a disordinati "contenitori" di automobili. Questo, dunque, l'esito della gara d'appalto conclusa in Comune e gestita dal settore Lavori pubblici. L'Ati che si è aggiudicata l'appalto ha presentato un ribasso pari al 5,23% sull'importo a base d'asta di 2.037.176,92 euro, portando la spesa dei lavori a 1.930.632,57 cui andran-

no aggiunti 74.686,77 di oneri della sicurezza, per un totale 2.005.319,34 più Iva.

La tempistica? Molto ravvicinata. Per la soddisfazione di tutti, residenti compresi. Il cantiere sarà aperto entro un mese, al più tardi entro marzo in entrambe le piazze considerando che, fra i criteri inseriti nel bando per ottenere maggior punteggio, oltre a proposte migliorative del processo lavorativo per garantire la qualità dei lavori, c'era anche un punto specifico riguardante proprio la "riduzione della tempistica", oltre che la qualità dei materiali. «È stato messo in atto dagli uffici quanto avevamo richiesto, ovvero la possibilità di inserire criteri che tenessero conto di questi aspetti – sottolineano all'unisono il sindaco Rodolfo Ziberna e l'assessore comunale al Commercio Roberto Sartori che segue il programma PisuS -. È stata, quindi, verificata la possibilità di far combaciare la qualità dell'intervento con un accorciamento dei tempi di realizzazione chiedendo con chiarezza alle imprese di farsi carico di en-

trambe le esigenze e sembra che ce l'abbiamo fatta».

L'impresa avrà 380 giorni (poco più di un anno) per terminare i lavori in entrambe le piazze «ma, considerato il fatto che ci saranno due cantieri aperti con la possibilità del doppio turno l'intervento potrebbe concludersi prima, si spera addirittura entro l'anno», aggiungono Ziberna e Sartori.

Ma come cambieranno connotati le due piazze? Corte Sant'Ilario, in particolare, si trasformerà da grigia e disordinata area di sosta di automobili a zona in prevalenza pedonale, dove fermarsi piacevolmente. Il progetto prevede una ridefinizione completa della piazza in cui si inserirà un'area per i pedoni che si intreccerà con il sagrato esistente della chiesa, realizzato in lastre di pietra d'Aurisina.



Questa base comune, pavimentata con diverse tessiture e combinazioni di cubetti e lastre di repen e pensata con una stratigrafia tale da consentirne la carrabilità ai residenti, accoglierà diversi elementi, fra cui «un bosco urbano pavimentato in terra battuta», formato da sei betulle piantumate.

All'interno dell'area di intervento saranno inseriti dei filari, a lato del Duomo,

che permetteranno subito di canalizzare lo sguardo di colui che entra nella Corte da piazza Cavour.

Il cuore di San Rocco diventerà, invece, “zona 30”, ovvero uno spazio dove pedoni e biciclette avranno la “precedenza” rispetto alle automobili, chiamate dunque a non superare i 30 km all'ora ma anche a privilegiare appunto chi si sposta a piedi o sulle due ruote. La

nuova via Parcar passerà solamente sul lato che costeggia il parco Baiamonti, e sarà a senso unico in direzione della chiesa, mentre sul lato opposto una sorta di triangolo non carrabile realizzato in mattoncini di porfido, con aiuole e arredo urbano impreziosirà la parte della piazza vera e propria che continuerà ad avere l'obelisco di Lasciac quale simbolo. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA SCHEDE



Il Duomo

Corte Sant'Ilario ospita il Duomo di Gorizia. L'esterno attuale della Cattedrale è, in buona parte, su progetto di Emilio Karaman, che si ispirò a Max Fabiani. Il campanile fu costruito nel '500, ed era originariamente ricoperto da una cupola, rimpiazzata appena nel 1865 dall'attuale cuspidale piramidale. Intorno al 1920 la cella campanaria fu aperta con bifore.

IL MONITO DI PERCORSI GORIZIANI

Gabrielcig: «Attenzione al rispetto dei tempi»

«I termini per il completamento dell'opera sono il 31 dicembre 2019. Ora, visto l'andamento dei lavori pubblici a Gorizia non vorrei trovarmi a fine 2019 con una variazione di bilancio, per coprire i ritardi dell'intervento».

A prendere posizione è stato, nell'ultima seduta del Consiglio comunale, l'esponente di “Percorsi goriziani” Federico Gabrielcig che ha posto la questione at-



Il parcheggio

La piazza, oggi, si caratterizza per essere un disordinatore “contenitore” di auto. Con il restyling troverà spazio anche un piccolo bosco urbano.



L'obelisco

Piazza San Rocco, anche nella nuova versione, continuerà ad avere come simbolo l'obelisco di Antonio Lasciac, l'architetto nato a Gorizia in borgo San Rocco, primo di sei figli del conciatore di pelli Pietro Lasciak e di Giuseppina Trampus, entrambi di origine slovena.

amministrazione di coprire il “buco” con soldi dei cittadini. La firma dell'accordo con la Regione - annota Gabrielcig - risale al 2015, dunque un eventuale ritardo non sarebbe da imputare solamente a chi ora segue l'opera, ma anche, a chi si è preso troppo tempo in precedenza. Le rassicurazioni dell'assessore comunale Bellan risultano quanto meno, vaghe. L'auspicio personale ma anche generale è di non ritrovarmi, come è successo per il caffè Teatro, a dover sborsare i soldi dei nostri concittadini per una vera mancanza di attenzione dall'apparato politico ed amministrativo della nostra città». —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



È prevista la realizzazione anche di un bosco urbano in corte Sant'Ilario



Sarà molto più vivibile piazza San Rocco, oggi regno incontrastato delle automobili



CORTE SANT'ILARIO
UN'AREA DOVE OGGI IL PEDONE
NON È AFFATTO TUTELATO



PIAZZA SAN ROCCO
SI CARATTERIZZA ATTUALMENTE
PER IL SELCIATO IN GRIGIO ASFALTO

LEGNO-ARREDO

Filiera penalizzata dalla crisi dei cantieri

Orsini (Fla): «Preoccupano le tensioni con la Francia, primo mercato estero»
Giovanna Mancini

Secondo le rilevazioni dell'Istat sulla produzione industriale, il settore legno, carta e stampa è quello che in dicembre ha perso di più (-13% rispetto al dicembre 2017). Ovviamente si tratta di un dato medio, che comprende categorie merceologiche non appartenenti alla filiera del legno-arredo, che non registra infatti un andamento così negativo. Ma le imprese del comparto sono preoccupate, ammette il presidente di FederlegnoArredo (Fla), Emanuele Orsini: «È solo l'ultimo di una serie di segnali che fanno presagire un rallentamento dell'economia», osserva. Anche i dati elaborati da Fla registrano un rallentamento che non lascia tranquilli agli imprenditori. «La stima sul 2018 è ancora di crescita per tutta la filiera, di circa l'1,6% - spiega Orsini - ma il primo mese dell'anno è stato debolissimo».

Le aziende del comparto hanno ottenuto dal governo la conferma per il 2019 degli incentivi fiscali (ecobonus sulle ristrutturazioni e bonus mobili),

è vero. Ma i bonus servono a poco se non partono i cantieri. «Se non riparte l'edilizia ne risente anche tutta la nostra filiera», mette in guardia il presidente. La priorità in questo momento è sbloccare i 24 miliardi di investimenti pubblici destinati a nuovi cantieri che avrebbe importanti ricadute sul mondo delle finiture, dei serramenti, delle strutture in legno e dell'arredo: si stima infatti che un 15-20% di quelle risorse vada a vantaggio della filiera legno-arredo.

Una filiera che da anni ha trovato nelle esportazioni una leva per crescere e compensare un mercato interno stagnante, su cui aleggia nuovamente lo spettro della recessione. Per questo le tensioni tra Italia e Francia mettono in allarme gli imprenditori. Con un'incidenza del 15,3% sull'export della filiera, la Francia è il primo mercato estero per il comparto. «Non possiamo permetterci di perderlo - dice Orsini -. La perdita di competitività sul mercato europeo avrebbe ripercussioni sulla nostra economia, con un forte impatto sul fronte occupazionale, che vedrebbe la perdita di quasi 12 mila posti di lavoro per ogni miliardo di euro di calo della produzione».

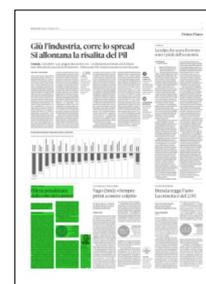
© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL VALORE
 Fatturato alla produzione della filiera legno-arredo, che dà lavoro a 320 mila addetti



Previsioni preoccupanti
 Per il presidente di FederlegnoArredo Emanuele Orsini (nella foto) servono manovre espansive e di inclusione per arginare i segnali di una possibile nuova recessione del Paese



Comunicazioni Enea sul 50% aperte alla correzione di errori

RISTRUTTURAZIONI

Per le imprecisioni formali nella compilazione rinvio possibile entro il 31 ottobre

Il termine di 90 giorni parte dalla data di fine lavori o da quella del collaudo

Mauro Pizzin

Nel caso siano stati commessi errori formali nella comunicazione che il contribuente deve inviare all'Enea per il bonus casa 2018, si potranno correggere ritrasmettendo il documento all'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile entro il 31 ottobre 2019, prima scadenza della dichiarazione dei redditi. Lo ha chiarito a Radio24 il responsabile del Laboratorio supporto attività programmatiche per l'efficienza energetica di Enea, Domenico Prisinzano, durante la puntata di ieri della trasmissione «Due di denari».

La comunicazione all'Enea costituisce una novità introdotta dalla legge di Bilancio 2018 ed è destinata ai lavori edili "generici" che comportano risparmio energetico e/o utilizzo di fonti rinnovabili di energia, i quali danno diritto alla detrazione fiscale standard del 50% (articolo 16 del Tuir). Essa va ad affiancare la comunicazione per l'ecobonus, destinata invece a specifici interventi di efficienza energetica.

La comunicazione riguarda numerose tipologie di interventi, fra cui quelli su serramenti e infissi, caldaie a condensazione, pompe di calore e impianti fotovoltaici. Vanno comunicati, inoltre, i dati di forni, frigoriferi, lavastoviglie, piani cottura elettrici,

lavasciuga e lavatrici acquistati dal 1° gennaio 2018 e legati a lavori edilizi iniziati dal 1° gennaio 2017.

Il sito su cui va compilata la dichiarazione (ristrutturazioni2018.enea.it) è online dal 21 novembre e i dati vanno trasmessi entro 90 giorni: in questo caso, per tutti gli interventi già conclusi, la scadenza è quella del 19 febbraio prossimo. Per i lavori successivi al 21 novembre 2018 si entra, invece, a regime e la comunicazione andrà inviata entro quello stesso lasso di tempo.

Prisinzano ha fornito alcuni chiarimenti anche sulla data da cui vanno computati i 90 giorni: in linea generale, se i lavori da documentare all'Enea sono legati a una comunicazione asseverata di inizio e fine lavori, come nel caso della Cila, il termine partirà da quella data, mentre se non esiste un obbligo di questo tipo si deve guardare alla dichiarazione di conformità, che vale anche come verbale di collaudo.

Il nuovo adempimento - è bene ribadirlo - costituisce un obbligo di legge, anche se in mancanza non è stata prevista espressamente la decadenza del diritto alla detrazione nella «Guida alle ristrutturazioni» delle Entrate. Una scelta coerente, se vogliamo, con l'obiettivo della comunicazione, che secondo quanto dichiarato a suo tempo dal sottosegretario del Mise, Davide Crippa, non è quello di controllare, «ma di dimostrare che gli interventi producono effettivamente efficienza energetica, in modo da poter realizzare una politica degli incentivi aderente alle reali esigenze» (si veda Il Sole 24 Ore del 22 novembre 2019).

Si ritiene, sul punto, che se anche l'invio andasse considerato a pena di decadenza si potrebbe comunque porre rimedio con una remissione in bonis, pagando una multa di 250 euro sempre entro il 31 ottobre 2019.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scuole più sicure: i fondi disponibili salgono a 10 miliardi

ISTRUZIONE

L'edilizia scolastica in Italia resta un'emergenza. Come conferma il crollo del soffitto una settimana fa in una scuola primaria di Pisa. Gli enti locali ne sono consapevoli e lanciano l'allarme: servirebbero 30 miliardi per la messa sicurezza di tutti gli edifici e i 6 miliardi disponibili sono in

realità sono ancora bloccati. Ma il ministro dell'Istruzione Marco Bussetti replica: da quando mi sono insediato abbiamo sbloccato 7 miliardi e abbiamo velocizzato le procedure di spesa. Una dote che pare destinata ad aumentare. Con gli 80 milioni per l'antisismica e i 2,6 miliardi previsti dalla manovra 2019, infatti, il conto delle risorse a disposizione sfiora i 10 miliardi di euro.

Bruno — a pag. 4

Edilizia scolastica in emergenza

Enti locali in allarme: per la messa a norma servono 30 miliardi e 6 sono ancora bloccati
Bussetti replica: scongelati 7 miliardi, per la prima volta 114 milioni per antincendio

Scuole, 10 miliardi per la sicurezza

Eugenio Bruno

Ultima in ordine di tempo è stata la scuola primaria Cambini di Pisa. Che martedì scorso ha visto crollare una parte del soffitto. Per fortuna senza feriti, perché il primo piano era stato già dichiarato inagibile. Ma è l'ennesima prova che l'edilizia scolastica in Italia resta un'emergenza. Come gli enti locali proprietari ricordano al governo praticamente ogni giorno. Anche se al ministero dell'Istruzione ne sono consapevoli già da soli. Al punto che stanno lavorando in due direzioni: da un lato, sbloccando tutti i finanziamenti "sbloccabili"; dall'altro, rimpinguando la dote per la messa in sicurezza degli stabili. Che - tra fondi scongelati e nuove poste - sfiora ormai i 10 miliardi di euro.

La nuova anagrafe

A fine settembre il Miur ha presentato la nuova anagrafe dell'edilizia scolastica. Mettendo online tutti i dati in suo possesso. La fotografia che ne deriva lascia poco spazio ai dubbi. Su 40.151 edifici censiti (+17,8% rispetto all'ultima rilevazione) oltre 22mila sono stati costruiti prima del 1970. Nel complesso solo il 53,2% possiede il certificato di collaudo statico, mentre il 59,5% non ha quello di prevenzione incendi. Senza contare che il 53,8% non possiede il documento di agibilità/abitabilità. Tutti dati - sottolineano dal ministero - che verranno aggiornati in tempo reale grazie allo scambio di informazioni con le anagrafi

regionali. Una volta che queste saranno complete.

Dei 500 campi che le autonomie dovranno inserire, 158 andranno prodotti da giugno in poi e gli altri solo a partire dal 2020. Nel frattempo, a giorni sarà operativo lo scambio di notizie con l'anagrafe degli studenti. In modo da conoscere in tempo reale la dislocazione degli alunni nei vari plessi scolastici.

Le risorse a disposizione

Quando il discorso si sposta sui fondi cominciano le note dolenti. Almeno a detta degli enti locali. Nel sottolineare che il fabbisogno complessivo per la messa in sicurezza dell'intero patrimonio scolastico richiederebbe 30 miliardi l'Ance quantifica in oltre 6 miliardi le risorse disponibili in teoria, ma bloccate in pratica. Un tema rilanciato anche dalle province che si soffermano, ad esempio, sugli 1,7 miliardi di mutui Bei. A tal proposito l'Upi ricorda l'impegno a destinarne almeno il 30% alle superiori (di loro competenza) e lamenta l'assenza del decreto interministeriale Mef-Miur di assegnazione. Provvedimento che in realtà sarebbe stato firmato il 31 gennaio ed è in attesa di pubblicazione.

Interrogato sui numeri, al Sole 24 ore del Lunedì il



ministro Marco Bussetti risponde: «Come governo abbiamo lavorato da subito per liberare le risorse a disposizione, oltre 7 miliardi, che erano rimaste nel "cassetto". In pochi mesi - aggiunge - le abbiamo sbloccate e ne abbiamo chieste di nuove, abbiamo semplificato la normativa, velocizzando la spesa, lavorato al miglioramento dell'anagrafe dell'edilizia scolastica e messo a disposizione degli enti locali risorse specifiche per la progettazione in mancanza delle quali, spesso, i lavori si rallentavano».

E cita poi i 114 milioni con cui sarà avviato «uno specifico piano per l'antincendio che si attendeva

da anni». E che consentirà - precisa il ministro - di avviare «2.000 interventi per l'ottenimento della certificazione». Nonostante lo stop alla proroga triennale dei piani antincendio che è entrato e uscito dal decreto semplificazioni dopo l'alt del Colle ai troppi emendamenti disomogenei.

Nel complesso da qui ai prossimi anni le risorse per l'edilizia sfioreranno i 10 miliardi. Se ai 7 citati da Bussetti aggiungiamo gli 80 milioni per l'antisismica e soprattutto i 2,6 miliardi sul Fondo investimenti. Richiesti per effetto della manovra 2019 e da sbloccare mano a mano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I fondi

Dati in milioni



Fonte: Elaborazione del Sole 24 Ore del Lunedì su dati Miur

LA FOTOGRAFIA

40.151

Edifici censiti

La fotografia scattata dal Miur lascia poco spazio ai dubbi. Su 40.151 edifici censiti (+17,8% rispetto all'ultima rilevazione) oltre 22mila sono stati costruiti prima del 1970

53,2%

Certificato di collaudo

Nel complesso solo il 53,2% possiede il certificato di collaudo statico mentre il 59,5% non ha quello di prevenzione incendi. Senza contare che il 53,8% non possiede il documento di agibilità/abitabilità. Una su quattro invece non ha ancora abbattuto le barriere architettoniche

L'ANAGRAFE DEGLI ISTITUTI

Il progetto Database uniti per istituti e studenti

- Da fine settembre è online la nuova anagrafe dell'edilizia scolastica. L'obiettivo è che parli in tempo reale sia con le anagrafi regionali sia con l'anagrafe degli studenti per conoscere l'effettiva dislocazione degli alunni nei vari plessi



Marco Bussetti.

Il ministro dell'Istruzione rivendica di aver sbloccato le risorse stanziare negli anni precedenti e di aver semplificato le procedure di spesa per gli interventi di edilizia scolastica

Architettura

Le novità dell'edilizia antisismica

Prevenire i crolli per un terremoto evitando vittime non basta più: grazie ai materiali come legno e acciaio e ai nuovi brevetti è possibile preservare l'integrità dell'edificio

Voci — a pag.11

Innovazione. Prevenire i crolli per evitare vittime non basta più: grazie a nuovi brevetti e materiali come legno e acciaio è possibile preservare l'integrità dell'edificio

Con l'antisismica hi-tech nessun danno strutturale

Maria Chiara Voci

La prevenzione antisismica degli edifici passa dalla sostenibilità. Non solo perché il recupero strutturale di un immobile è spesso associato a un restyling energetico del medesimo fabbricato (i bonus fiscali sono cumulabili, con detrazioni variabili che, in caso di miglioramento di classe sismica, vanno dal 70% fino all'85% per i condomini). Ma soprattutto perché il vero passo in avanti compiuto dalla tecnologia sta nell'aver sviluppato sistemi che – in caso di terremoto – sono non solo in grado di salvare le vite umane (come impone la legge) ma anche di proteggere gli edifici da gravi danneggiamenti. Evitando così la “morte” economica e sociale di un territorio, spesso incapace di rimettersi in piedi a fronte di un costo di ripristino molto elevato.

Prevenzione, dunque, prima di tutto. Sapendo che progettare strutture a “danno zero o quasi zero” è possibile. Nel nuovo, così come nel recupero dell'esistente. «Una delle tecnologie più performanti e ancora poco diffuse nel nostro Paese – spiega Paolo Clemente, capo del laboratorio Prevenzione rischi naturali e mitigazione effetti dell'Enea – consiste nell'inserimento alla base di un immobile di elementi simili a gli ammortizzatori delle auto. In caso di

scossa questi sistemi attenuano l'energia sismica, scaricando la struttura». La chiave di volta resta sempre quella di cambiare approccio in come si guarda a un fabbricato esistente. «Se fino a ieri – prosegue l'esperto – l'unica strada pareva quella di lavorare per irrobustirne la struttura, oggi si è compreso come sia molto più efficace ridurre l'azione sismica che la cimenta, “isolandola” dal terreno».

In tema di progettazione antisismica, l'Italia è oggi comunque fra i più avanzati a livello europeo. Specie dopo il terremoto in Abruzzo del 2009, sono molte le università, i centri di ricerca e le aziende (anche internazionali) che hanno fatto investimenti in test dei materiali e prototipazioni. Fra i sistemi di dissipazione di energia, c'è appunto l'agire in fondazione per mitigare l'impatto dell'evento sismico. È recente il consolidamento di un condominio di 5 piani a Bologna con l'inserimento pali precaricati Systab nelle fondazioni. Per irrobustire la struttura, quando l'opera di restyling di un edificio lo consente e magari coniuga anche una recupero termico, è lo sviluppo di facciate tecnologiche – come i cappotti di Ecosism (vedi articolo a lato) o quelli prefabbricati della WoodBeton, con strutture miste legno-acciaio. Altra strada (complementare o alternativa) sono i cosiddetti Cam, cuciture attive dei manufatti, con nastri in acciaio. Al-

cune aziende lavorano anche in fibra di carbonio per la connessione dei diversi elementi della casa. Multinazionali, come la Knauf, azienda specializzata nelle soluzioni a secco in gesso per isolamenti e rivestimenti, hanno avviato progetti di ricerca con l'Università Federico II di Napoli focalizzati sulla creazione di Ellissa, prototipo in scala 1:1 di un'abitazione efficiente e sicura, sottoposta a shock sismici crescenti di portata superiore a quelli che hanno colpito il centro Italia. E ancora: la prefabbricazione in legno e acciaio (per le nuove costruzioni, le sopraelevazioni e il rinforzo dell'esistente) consente il raggiungimento di risultati che rivoluzionano il mercato, così come la messa a punto di nuove tipologie di laterizi.

Nessun materiale o tecnologia è di base comunque migliore di altri. «Ogni singolo caso va valutato da un esperto del settore. Non bisogna cadere nell'errore di pensare – prosegue Clemente – che un edificio esistente si com-



porti, magari di interesse storico, come una nuova edificazione. Ogni immobile va valutato nel dettaglio: per poterlo migliorare sismicamente, occorre capire come è stato progettato e costruito. Per questo sarebbe utile poter disporre in Italia di un'anagrafe dell'esistente». Aggiunge Francesca Ottavio, vice-presidente di Sisma-Safe, associazione marchigiana che promuove il rilascio di un marchio per certificare le strutture sicure e che nel 2018 ha stretto un accordo con l'Enea: «Tutto dipende dalle risorse realmente disponibili. Sull'esistente un conto è eseguire opere di miglioramento antisismico, altro è affrontare un cantiere di vero e proprio adeguamento sismico. In entrambi i casi è sempre un passo in avanti, ma con impatto sicuramente diverso».

In Giappone, tutti gli architetti si sono confrontati con il tema: dall'uso di cuscini antisismici (una sorta di ammortizzatori) di Kenzo Tange alle soluzioni di Kengo Kuma, come quella disegnata per un edificio terziario a Nomi City della Prefettura di Ishikawa: l'edificio, come un ragno, è ancorato alla pavimentazione con l'uso di una fibra di carbonio: altissime le performance in caso non solo di evento tellurico, ma anche di tsunami.

Oltre alla sicurezza, anche il design. A Città del Messico, Torre Reforma dello studio di architettura Lbr&A Architectos è stato selezionato fra mille progetti come vincitore del concorso di architettura indetto dalla città di Francoforte, Deutsches Architektur Museum (Dam) e DekaBank. Il grattacielo è stato premiato per la sostenibilità esemplare, per il design esterno e per la qualità degli spazi interni, ma soprattutto per le sue caratteristiche antisismiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SOLUZIONI MADE IN ITALY

AWARD KLIMAHOUSE TREND

Con il cappotto «geniale» la protezione raddoppia

Geniale Cappotto Sismico è la tecnologia messa a punto da Ecosism per il miglioramento sismico ed energetico degli edifici esistenti presentata che ha vinto l'award Klimahouse Trend 2019, il premio promosso da Fiera Bolzano in collaborazione con il Politecnico di Milano per premiare le eccellenze fra le aziende espositrici che più si sono distinte per l'innovazione nel settore del risanamento e dell'efficienza energetica degli edifici.

«Il 75% del mercato nazionale è costituito da edifici esistenti, che presentano due grandi carenze: l'incapacità di resistere alle azioni sismiche e l'inefficienza energetica dell'involucro – spiega Marco Manganello –. Geniale Cappotto Sismico per gli edifici è una nuova pelle sia strutturale che isolante, che permette di raggiungere i due grandi risultati, lavorando solo all'esterno». Il sistema costruttivo è costituito da una lastra sottile in calcestruzzo armato gettato in opera fra due strati di prodotti isolanti (selezionabili a piacimento fra polistirene espanso, estruso, lane minerali, sughero, lana di legno e resine fenoliche, a seconda delle esigenze e preferenze progettuali) preinseriti in una maglia tridimensionale in acciaio zincato. Il sistema è prodotto a misura, sulla base del rilievo effettuato sulle facciate e tenendo conto dei progetti strutturali e termotecnici.

— M. C.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Isolamento e rinforzo.

Geniale Cappotto Sismico

RUREGOLD

Un rinforzo modellabile adatto ai beni culturali

Ruregold è stato presentato a dicembre in un incontro organizzato dall'azienda produttrice Newredil e da iProgetti in collaborazione con il Pida (Premio Internazionale Ischia di Architettura) alla Biblioteca Antoniana di Ischia. Consiste in un rinforzo strutturale in un tessuto facilmente modellabile sulla forma architettonica, che viene fatto aderire agli edifici (nei punti in cui viene richiesto un consolidamento) con malte a matrice cementizia.

La tecnologia particolarmente adatta al rinforzo di edifici in calcestruzzo o in muratura. Il prodotto, oltre a garantire massima resistenza in caso di un evento sismico, è anche durevole e ignifugo ed è unico nell'aver ottenuto una certificazione internazionale. Può facilmente essere applicato anche sull'edilizia monumentale o sulle infrastrutture civili, quali ponti e viadotti. Non a caso, il sistema è stato applicato al campanile della Chiesa Mater Orphanorum di Vercurago, in Lombardia.

— M. C.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Flessibile.

Ruregold si adatta a muratura e calcestruzzo



Resistente. Sopra, una realizzazione di Aster. La leggerezza del legno si presta a lavori di sopraelevazione che non appesantiscono la struttura

Geometri 4.0

Dal piombino al drone:
il traguardo dei 90 anni
arriva sull'onda
delle tecnologie
e con i redditi in ripresa

Nata 90 anni fa in piena Italia rurale la categoria dei geometri oggi lavora con le tecnologie più avanzate. E il reddito risale.

Federica Micardi — a pag. 9

I 90 anni della categoria. Attività tecnologicamente avanzate con Geoweb, che vanta 43mila iscritti - Il trend di crescita del reddito medio si rafforza nel 2018 con un incremento del 6,3%

I geometri entrano nel futuro con droni, stampanti 3D e Gps

Federica Micardi

Professione geometra, 90 anni e non sentirli. Istituita in Italia nel 1929, con il Regio decreto 274 dell'11 febbraio, la figura del geometra, secondo il presidente del Consiglio nazionale Maurizio Savoncelli, la professione è oggi più attuale di quanto non lo fosse nel '29 quando l'economia del paese era prevalentemente rurale, ed è passata senza difficoltà dal piombino a bastone alla rilevazione laser e dal flessometro al drone. «Negli anni la professione si è trasformata - commenta - mantenendo però sempre il ruolo di intermediario tra i cittadini e la pubblica amministrazione».

La formazione

La recente riforma della scuola, che ha soppresso l'istituto tecnico per geometri, è stata l'occasione per la categoria di allinearsi ai tempi e alle indicazioni europee (che richiedono per la professione la laurea triennale). È già partita - in via sperimentale in 20 atenei - la laurea di primo livello professionalizzante e abilitante per geometri che consentirà, una volta approvata la legge ordinaria necessaria, di far combaciare la tesi di laurea con l'esame di Stato. «Grazie a questa riforma i ragazzi che intraprendono la formazione per diventare geometra potranno entrare nel mondo del lavoro già a 21 anni» spiega Savoncelli.

Un altro aspetto caratterizzante di questa categoria è l'attenzione alla formazione continua, degli 87.561

iscritti all'Albo chiamati ad assolvere l'obbligo formativo nel triennio 2015/2017, più del 56% (e cioè in 49.227) hanno svolto formazione "in eccedenza", andando oltre il traguardo dei 60 crediti formativi professionali previsti.

La categoria

I geometri sono attualmente 97mila, di cui il 10% sotto i 30 anni e il 10% sopra i 70 anni. Anche questa professione si sta lentamente tingendo di rosa, le donne al momento sono poco meno del 9% ma tra le giovani leve questa percentuale sale al 30 per cento.

Negli ultimi anni si è registrato un sensibile calo tra i nuovi iscritti, tra le cause rientra anche la riforma della scuola e la crisi dell'edilizia che ha portato a una forte contrazione dei redditi medi, soprattutto tra il 2011 e il 2015 quando il reddito medio è passato dai 22mila euro a 18.800; dal 2016 però questo trend negativo si è interrotto e nell'ultimo triennio le entrate hanno ricominciato a salire: + 1,1% del 2016, + 3,2% nel 2017 e + 6,3% nel 2018. La ripresa dei redditi, secondo Savoncelli è dovuta soprattutto «alla capacità d'intercettare i bisogni nascenti e cogliere nuove opportunità professionali». Un approccio che ha permesso di ampliare i potenziali clienti: «Oltre alle famiglie e alla pubblica amministrazione, - spiega Savoncelli - oggi gli interlocutori dei geometri sono le imprese e, più in generale, l'intera filiera dell'edilizia 4.0; le principali realtà associative e ambientaliste; il network dei soggetti

coinvolti nei processi di valutazione immobiliare, in primis istituti bancari e finanziari».

Le nuove tecnologie

I geometri sono stati da subito molto attenti alle nuove tecnologie. La categoria già 15 anni fa ha creato Geoweb, una società creata per sviluppare servizi ad elevato contenuto tecnologico, controllata per il 60% dal Consiglio nazionale della categoria, che l'ha costituita, e per il 40% da Sogei, la società di informazione tecnologia interamente controllata dal ministero dell'Economia.

Sono iscritti a Geoweb 42.660 geometri, sostanzialmente quelli che fanno topografia e Catasto. Attualmente Geoweb fornisce servizi operativi ai geometri ma è intenzione del Consiglio nazionale allargare l'offerta ad altre professioni, ad esempio alle nove incluse nella Rete delle professioni tecniche (tra queste ingegneri, architetti e periti).

Tra le attività "tecnologicamente avanzate" svolte dai geometri ci sono la progettazione 3D, l'uso dei droni, la termografia, il rilievo topografico sa-



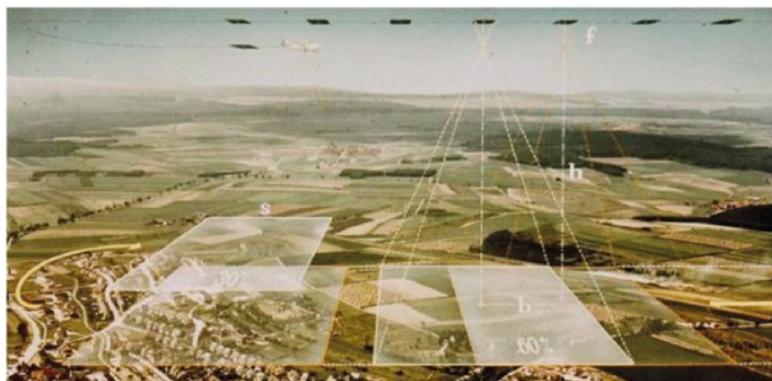
tellitare Gps.

Le attività del futuro

Tra le missioni per i prossimi anni su cui il Consiglio nazionale sta puntando segnaliamo il monitoraggio delle infrastrutture sia locali che nazionali, il monitoraggio dei fabbricati; il superamento delle barriere architettoniche.

Le lingue straniere sono un'altra skill che il geometra, secondo Savoncelli, oggi deve possedere, perché i geometri sono presenti sulle piattaforme petrolifere, nella costruzione di gallerie, nelle valutazioni internazionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Droni e satelliti.

Progettazione 3D, termografia, rilievi con Gps e utilizzo dei droni sono attività quotidiane per una larga fetta di geometri

Bioedilizia, il 46% del fatturato italiano dipende dal Trentino

► TRENTINO

Dal Trentino dipende il 46% del fatturato italiano della bioedilizia. Il dato emerge dalla Fiera di Verona Legno&Edilizia, undicesima edizione della mostra internazionale sull'impiego del legno in edilizia che si è chiusa ieri. Sono stati 21.000 i visitatori nei quattro giorni della biennale che quest'anno ha registrato un lieve incremento grazie alla prima edizione di EcoHouse, esposizione di materiali e tecnologie per la sostenibilità e il risparmio energetico nell'edilizia.

Verona è diventata il punto di incontro del comparto della bioedilizia, presente nel triangolo Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto col 53% delle unità produttive italiane del settore (21% in Lombardia, 17% nel Trentino Alto Adige e 15% nel Veneto) da cui dipende il 70% del fatturato nazionale del comparto (46% per il Trentino, 15% per la Lombardia e 9% per il Veneto). I visitatori hanno avuto modo di ottenere anche consulenze gratuite, assistere a dimostrazioni pratiche di robot industriali e di studenti-carpentieri della prima Scuola italiana di carpenteria del legno di Tione presente anche con un Prototipo Abitativo per Emergenze di CasaClima classe B realizzato d'intesa con la Protezione Civile Trentina.

