

Rassegna del 09/12/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

08/12/2019	Adige	37	Intervista a Giulio Misconel - Il turismo? Importante, ma l'industria di più	Tomasi Andrea	1
07/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Nel comitato solo le piccole imprese «Senza soldi in più stop a San Marco»	Zorzi Alberto	3

SCENARIO

07/12/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	15	Restyling dell'«Alemagna», altri 100 milioni di euro Ma al palo metà dei cantieri	D. P.	4
07/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	L'acqua alta rallenta la Giustizia Ater, 600 piani terra ai raggi X	Riberto Matteo - Gargioni Camilla	5
07/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	15	Da Hong Kong a Murano, Langharn apre un resort	gi.bu	7
08/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	La passeggiata dei 500 difendere per il parco «Via le aziende da qui»	Riberto Matteo	8
08/12/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Wwf e Verdi «Solo hotel nessuna tutela per l'ambiente»	C.Ga	10
07/12/2019	Corriere delle Alpi	18	Cento milioni in più nel piano Anas per il 2021 - Piano Anas per il 2021: cento milioni in più	Aliprandi Irene	11
08/12/2019	Corriere delle Alpi	25	Vertice tra Anas e Comune sulla mobilità	...	13
07/12/2019	Corriere di Verona	5	Demoliti i magazzini ferroviari Adige Docks, iniziati i lavori per il mega centro sportivo	L.A.	14
08/12/2019	Espresso	14	Io sono lobby - I soldi di Giorgia	Marconi Federico - Tizian Giovanni	16
07/12/2019	Gazzettino Belluno	2	Grandi opere: altri 100 milioni investiti da Anas - Viabilità 2021: Anas rivede i piani e mette sul piatto altri 100 milioni	Marsiglia Lauredana	28
07/12/2019	Gazzettino Belluno	2	Alemagna, gli autotrasportatori chiedono un incontro con il prefetto	...	31
07/12/2019	Gazzettino Belluno	2	«Aperto il primo cantiere a Fortogna»	...	32
07/12/2019	Gazzettino Venezia	9	Conca di navigazione, giro di vite	Vittadello Raffaella	33
07/12/2019	Gazzettino Venezia	15	Fanghi al Molo Sali, il porto "respira"	Trevisan Elisio	34
07/12/2019	Gazzettino Venezia	11	Recupero edilizio, i piani per Venezia e Matera	...	35
08/12/2019	Gazzettino Venezia	5	Ca' Foscari inaugura il "Campus" per gli studenti a Santa Marta	...	36
08/12/2019	Gazzettino Venezia	2	Restauri, a "secco" le case per turisti - Torna il bando restauri Escluse le case per turisti	Fullin Michele	37
08/12/2019	Gazzettino Venezia	8	Ciclabile record sulla laguna	Babbo Giuseppe	39
08/12/2019	Gazzettino Venezia	15	Cementificio, tocca al Porto trattare con i privati	d.deg	41
08/12/2019	Gazzettino Venezia	18	Un progetto da 60 milioni per le piste ciclabili - Ciclabili, piano da 60 milioni	De Bortoli Davide	42
09/12/2019	L'Economia del Corriere della Sera	61	Catasto contro mercato: dove si paga di più	Pagliuca Gino	44
09/12/2019	Nuova Venezia	20	Ex Perfosfati, via ai lavori La sindaca: recuperiamo una struttura storica	Padovano Rosario	46
09/12/2019	Nuova Venezia	20	Da domani ad Alvisopoli transito su tre corsie	R.P.	47
08/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	17	Mutui casa in discesa Veneto: crollo del 10,6%	...	48
08/12/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	Tangenti, Chisso deve risarcire 5,3 milioni	...	49
08/12/2019	Piccolo	21	Rete ferroviaria portuale: in arrivo 39 milioni dalla Bei	D'Amelio Diego	51
09/12/2019	Repubblica Affari&Finanza	6	Primo piano - Fondi per le infrastrutture, i veri conti Solo 10 miliardi sono "pronta cassa"	Occorsio Eugenio	53
09/12/2019	Repubblica Affari&Finanza	16	Villaggio globale - Torna la Babele tra i grattacieli del sogno americano	Lombardi Anna	57
09/12/2019	Sole 24 Ore .casa	14	Il progetto della settimana - Una «corte del food» in dialogo con la città	Voci Maria_Chiera	60
09/12/2019	Sole 24 Ore .casa	15	A Padova più student housing e riqualificazioni residenziali	Pierotti Paola	61
09/12/2019	Sole 24 Ore .casa	15	Gli edifici green si rivendono a un prezzo superiore del 30%	Lovera Adriano	63
08/12/2019	Trentino	15	A22, il giorno della terza corsia - A22, apre la terza corsia dinamica	Cordellini Ubaldo	64

L'imprenditore commenta i dati dell'Istituto di statistica provinciale, che dà in crescita le imprese della valle



«Non esiste solo il turismo: dalle funivie 30 milioni di fatturato, da due aziende come Felicetti e La Sportiva 105 milioni»

Il turismo? Importante, ma l'industria di più

*Misconel (Ance e società funiviarie):
«Olimpiadi, occasione unica nella vita»*

**La richiesta:
«Abbiamo
potenzialità
enormi, ma siamo
schiacciati dalla
burocrazia»**

ANDREA TOMASI

VAL DI FIEMME - Non solo neve, naturale o artificiale. Non solo impianti di risalita. Non solo alberghi. Non solo contributi dalla Provincia autonoma. La Valle di Fiemme è molto di più. E può camminare sulle sue gambe. Sono gambe solide, rafforzate grazie a una industria e un artigianato che non temono paragoni nel resto dell'arco alpino. Questo, in estrema sintesi, il "Misconel pensiero" sul quadro economico odierno.

Giulio Misconel, presidente dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) ma anche di Funivie Alpe Cermis spa e vicepresidente del Consorzio Impianti a Fune Val di Fiemme - Obereggen, commenta i dati dell'Istituto di statistica della Provincia di Trento (Ispat). Un ragionamento su artigianato e industria (non solo mattoni, verrebbe da dire) in Fiemme.

Presidente Misconel, nel 2015 si contavano 1.785 imprese attive. L'anno successivo sono arrivate

a quota 1.833. Questi sono i dati disponibili.

«Non credo che i dati rivelino una situazione molto diversa da quella attuale».

E questi numeri che cosa ci dicono?

«Ci dicono che in valle non esiste solo il turismo. Esiste un gran numero di piccole-grandi imprese. Non si vive solo di impianti di risalita e di alberghi. E i dati parlano. Non è filosofia. I numeri non possono sbalordire. Non possono sbalordire chi certe analisi le fa per lavoro».

Come dire che, parlando di lavoro, non possiamo fare tutti i maestri di sci o i camerieri.

«Esatto. Gli impianti a fune fanno un fatturato di 30 milioni di euro, ma facciamo un confronto: il pastificio Felicetti ne fa circa 35, e La Sportiva ha un fatturato di 100 milioni. Prima capiamo che la ricchezza viene soprattutto da artigianato e industria, meglio è per tutti. Il peso di questi settori economici in Val di Fiemme è molto importante. Non dobbiamo scordarcelo».

Cosa chiedete alla Provincia come categoria?

«La nostra è una realtà territoriale abituata a non chiedere aiuto a Mamma Provincia. Non si può sempre ricorrere al pubblico. Qui abbiamo aziende sane, che vivono soprattutto di export. Quello che possiamo chiedere veramente è una maggiore attenzione alle esigenze di velocità di chi sta sul mercato».

Tradotto?

«Si deve semplificare, eliminare la burocrazia. Non parlo solo dell'avvio delle imprese ma della normale amministrazione. Abbiamo potenzialità enormi ma siamo inchiodati alla troppa burocrazia. È il male della nostra Italia e anche del nostro Trentino. E poi non dobbiamo perdere occasioni».

Parla delle Olimpiadi? Creeranno indotto?

«Non mi stancherò mai di dirlo. Quella è un'occasione che arriva una volta nella vita. Bisogna saperla sfruttare. Progettiamo, mettiamo in campo idee, che mi pare manchino».

Che giudizio dà della giunta provinciale guidata da Maurizio Fugatti?

«Il mio giudizio, nel complesso, è positivo. Ho apprezzato l'operazione di ascolto che ha messo in atto negli scorsi mesi sui territori. La giunta è venuta nelle valli ad ascoltarci».

E della giunta precedente, del centrosinistra autonomista, che dice? Ha lavorato bene?

«Hanno cercato di fare il meglio possibile e poi bisogna dire che il Trentino è ancora un'isola felice».

Presidente, lei li salva tutti. Parla bene di tutti...

«Io credo che tutti abbiano cercato di fare e facciamo il meglio possibile per il nostro Trentino. Le prospettive sono buone. Si lavora bene. Si trova lavoro. I neolaureati che si mettono in gioco trovano impiego in valle. Le cose vanno bene. Cerchiamo di farle andare meglio».





IMPRENDITORE

Giulio Misconel è presidente di Misconel srl, di Funivie Alpe Cermis srl, di Tassullo Investitori srl e amministratore unico di Castelfondo scarl. Detiene poi cariche sociali anche in Pusterbau srl, nel Consorzio Impianti a fune fiemme Obereggen, in Cedis srl, in Pieve scarl e in Miniera San Romedio srl.

Nel comitato solo le piccole imprese «Senza soldi in più stop a San Marco»

A Kostruttiva, Coedmar e Clodia la responsabilità delle bocche di porto

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Si è tornato a riunire mercoledì dopo quasi un anno, ora che anche la sua composizione sancisce la definitiva uscita delle grandi imprese dal Consorzio Venezia Nuova. Il comitato consultivo – pur indebolito rispetto al potentissimo direttivo dei tempi di Giovanni Mazzacurati – è ora composto da Devis Rizzo (Kostruttiva), Luigi Chiappini (Coedmar), Massimo Paganelli (Clodia), Giacomo Calzolari (Intercantieri Vittadello), Renzo Rossi e Giovanni Salmistrari, titolari delle omonime imprese e quest'ultimo anche alla guida dell'Ance di Venezia. Un elenco che fotografa l'attuale compagine del Cvn, con le piccole e medie imprese venete al lavoro per concludere il Mose. Tra l'altro le prime tre aziende sono state scelte come responsabili delle bocche di porto (manutenzioni, pulizie, vigilanza e altro), com'era una volta con le «grandi»: Kostruttiva ha sostituito Mantovani al Lido, Coedmar si occupa di Malamocco (un tempo di Grandi Lavori Fincosit), Clodia di Chioggia (ex Condotte).

Ma proprio questo è stato il principale oggetto della discussione. Dopo i 187 centimetri del 12 novembre c'è stata un'accelerazione sull'opera che dovrebbe salvare Venezia dall'acqua alta, con la scelta dell'architetto Elisabetta Spitz come commissario «sblocca cantieri» e di Vincenzo Nunziata come terzo commissario del Cvn, che da un paio di giorni è a Venezia negli uffici dell'Arsenale. Il ministro Paola De Micheli ha chiesto a tutti di accelerare e il Proveditorato punta a usare il Mose, an-

che solo in caso di emergenza, per l'autunno prossimo, per evitare un altro disastro. Tra i «piccoli» è così sorto un dubbio, espresso anche pubblicamente da Salmistrari: e cioè che tutte le attenzioni si concentrino sui test delle dighe, tralasciando il resto. Cioè la linea di manutenzione (che dovrebbe essere spostata dall'Arsenale all'area ex Pagnan di Marghera), la risoluzione di alcune criticità, il cosiddetto «Piano Europa» e quegli interventi diffusi che dovrebbero mitigare l'impatto del Mose. «Opere complementari» che fanno parte del piano di 308 milioni di euro firmato esattamente un anno fa tra commissari e imprese.

I primi hanno spiegato che da parte loro c'è la volontà di tirare dritti su tutti i fronti, ma qualcuno dice che potrebbe non essere l'obiettivo di Spitz. Anche le parole del ministro hanno creato qualche allarme, quando ha detto che il governo darà gli ultimi 325 milioni per arrivare al prezzo chiuso di 5 miliardi e 493 milioni, ma non un euro di più. C'è chi ha ricordato che l'ex provveditore Roberto Linetti, a luglio del 2018, aveva ribadito che quell'importo «non comprende i costi relativi alla fase di avviamento, né l'inserimento paesaggistico» e chiedeva altri 520 milioni per una serie di interventi anche extra-Mose, tra cui l'impermeabilizzazione di piazza San Marco. «Se non ci sono i soldi quei lavori non si faranno - ha detto uno dei partecipanti - Ma chi si prende la responsabilità di stoppare San Marco o le opere chieste dalla Ue?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il pool

● Il Consorzio Venezia Nuova è il pool che sta realizzando il Mose

● Un tempo era guidato da tre grandi ditte (Glf, Mantovani e Condotte), ora lavorano solo le Pmi

● Dal 2014 è commissariato dall'Anac



A Malamocco
Le paratoie alzate lunedì sera alla bocca di Malamocco (Foto Vision)



Mondiali di sci: mancano solo 14 mesi

Restyling dell'«Alemagna»,
altri 100 milioni di euro
Ma al palo metà dei cantieri

CORTINA D'AMPEZZO Meno della metà delle opere avviate, ma in arrivo nuovi finanziamenti. Il presidente di Anas, Claudio Andrea Gemme, ha fatto un sopralluogo nei cantieri del Piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021, in vista dei Mondiali di sci alpino nel febbraio di quell'anno. Dei 37 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Statale 51 «di Alemagna» ultimati solo 16. Quattordici in corso, quattro stanno per essere avviati e gli ultimi tre aspettano l'ok al progetto esecutivo. «Novità importanti sulla "rimodulazione e integrazione" del Piano — ha spiegato Gemme — che potrà contare su ulteriori risorse per 100 milioni di euro che, unite al finanziamento iniziale di oltre 170 milioni, raggiungono un investimento totale di circa 270 milioni per potenziamento e ammodernamento, anche tecnologico, della viabilità per Cortina. In particolare, nel piano interventi per 235 milioni sulla Statale 51, otto milioni sulla Statale 51 bis e 26 milioni sulla Statale 52». Varianti di Tai, Valle, San Vito di Cadore e di Cortina, tutte in Via (Valutazione di

impatto ambientale) da circa un anno, la procedura dovrebbe chiudersi entro il 2020.

Intanto gli autotrasportatori di Confartigianato Belluno hanno organizzato una tavola rotonda sul tema «Strada statale 51 Alemagna» in vista, oltre ai Mondiali suddetti, delle Olimpiadi invernali del 2026. Il focus sul traffico pesante sempre più difficile da gestire. Ha chiarito il presidente Daniele De Bona: «Abbiamo pensato a un incontro, per collaborare e arrivare pronti alle importanti scadenze che attendono la Perla delle Dolomiti». Durante l'incontro mostrato un reportage fotografico realizzato dagli imprenditori Mirko Antole e Roberto Dibona, raffigurante Tir finiti di traverso sulla neve perché privi di catene sui pneumatici, cartelli stradali scritti solo in italiano, traffico bloccato in aree di competenza Anas Venezia a nessun blocco in quelle di Anas Bolzano, guardrail abbattuti. Unanime la decisione di chiedere alla Prefettura la convocazione di un tavolo tecnico per affrontare i problemi evidenziati.

D. P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'acqua alta rallenta la Giustizia Ater, 600 piani terra ai raggi X

La denuncia degli avvocati. In Parlamento ordine del giorno leghista per misure fiscali

VENEZIA L'acqua alta ha provocato danni alle case Ater per importi che arrivano fino a 40 mila euro, ma ha anche paralizzato la giustizia a Venezia. Diversi uffici giudiziari e studi legali sono infatti stati allagati e sono ancora fuori servizio ma, soprattutto, la parte telematica della Procura della Repubblica lavora a singhiozzo essendo finita sott'acqua tutta l'infrastruttura digitale.

«Il punto è che la Procura non si può fermare - denuncia il presidente dell'Ordine degli avvocati di Venezia Giuseppe Sacco - al massimo si possono rinviare le udienze, ma l'attività d'indagine, i collegamenti tra Procura della Repubblica, Guardia di finanza, Carabinieri e Polizia non possono arrestarsi mai». Oltre a uffici e studi, anche la stessa cittadella a piazzale Roma ha subito l'allagamento di tutti i servizi al piano terra. Il problema è che i tempi per riattivare la macchina della giustizia sono particolarmente lunghi perché ogni intervento da effettuare deve passare per la valutazione di uffici ministeriali collocati a Roma, con tutte le lungaggini burocratiche che questo comporta. «Dopo il passaggio allo Stato delle competenze di gestione degli edifici destinati ad uffici giudiziari - spiega Sacco - ogni intervento deve passare attraverso il sistema del manutentore unico, meccanismo attraverso il quale l'agenzia del demanio opera come decisore centralizzato della spesa per gli interventi manutentivi ordinari e straordinari». In questo modo, però, i tempi si allungano e così, a Venezia, la giustizia è bloccata. «Si passano intere mattinate al telefono

col demanio per sapere quando un ufficio potrà essere attivato» continua Sacco che chiede la possibilità, almeno per gli interventi di emergenza, di svincolarsi da questo meccanismo centralizzato.

Passano i giorni e l'elenco dei danni su allunga. L'acqua alta non ha risparmiato nessuno. «Sono preoccupato - sottolinea il presidente di Ater Venezia Raffaele Speranzon - abbiamo oltre 600 immobili (perlopiù alloggi) al piano terra e rialzato. Nelle case che hanno subito danni si parla di importi che vanno dai 20 fino ai 40 mila euro». La conta completa dei danni sarà possibile quando Ater avrà controllato ogni singolo immobile, ma gli interventi richiesti saranno sicuramente importanti. Imprescindibile, quindi, progettare soluzioni per mettere al riparo i piani terra da possibili analoghi fenomeni. «Stiamo valutando interventi - continua Speranzon - si potrebbero alzare i piani di calpestio ma sono lavori costosi e che richiederebbero di spostare gli inquilini, spesso anziani, dalle loro abitazioni». Vi è poi la questione dell'adeguamento al nuovo regolamento edilizio comunale che prevede, per esempio, di rialzare le prese elettriche. Intervento che Ater farà nelle case dove gli impianti sono stati distrutti, mentre per tutti gli altri alloggi si procederà man mano quando saranno effettuati interventi di manutenzione straordinaria. Che richiedono però risorse, che per i lavori di manutenzione potrebbero comunque arrivare. «Abbiamo fatto una manifestazione d'interesse per l'acquisizio-

ne di alcuni beni - dice infatti Speranzon - ma se entro fine mese non arriveranno proposte, ci siamo già mossi per chiedere alla Regione di spostare le risorse dal capitolo acquisti a quello manutenzioni».

Venezia cerca quindi di ripartire, e ieri sono arrivate due proposte. Sono infatti stati approvati due ordini del giorno al decreto fiscale presentati dai parlamentari leghisti Giorgia Andreuzza, Alex Bazzaro, Ketty Fogliani, Nadia Pizzol e Sergio Valloto. «Impegnano il governo a sospendere i termini dei versamenti e degli adempimenti tributari, e a favorire misure fiscali per le realtà produttive colpite tra cui, soprattutto, il riconoscimento di un credito d'imposta per le imprese nuove e per quelle già esistenti che avviano attività o investimenti di natura incrementale nella laguna di Venezia e sul litorale veneto». Ieri, poi, è arrivato anche un aiuto da lontano: il governo di Taiwan ha infatti donato alla città 100 mila euro. Aiuti da lontano e da vicino. Oggi, alle 14.30, vengono infatti organizzati dei tour dalle guide turistiche di Venezia per sostenere gli urgenti lavori di restauro della Scuola Grande di San Giovanni Evangelista. Per informazioni su orari e visite consultare il sito www.scuola-sangiiovanni.it.

**Matteo Riberto
Camilla Gargioni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aiuti

● Continuano le mobilitazioni di privati, istituzioni e anche Pesi stranieri per aiutare Venezia

● Ieri l'ambasciatore di Taiwan ha incontrato il sindaco Luigi Brugnaro per consegnargli i 100 mila euro raccolti per Venezia

● Il sindaco ha nuovamente lanciato la proposta che Venezia diventi sede di un centro di studi internazionale sui cambiamenti climatici

● Oggi per chi vuole aiutare la Scuola Grande di San Giovanni Evangelista ci sono 7 itinerari guidati illustrati nel sito della Scuola

3 Sbarco in Italia del gruppo

Da Hong Kong a Murano, Langham apre un resort

VENEZIA L'hanno comprata, hanno pensato di trasformarla da fornace in hotel di lusso, hanno ottenuto i permessi e l'hanno rivenduta. La vecchia vetreria muranese di Guido Ferro ora ha un nuovo proprietario. Lungo fondamenta Manin, in Rio dei vetrai, entro il 2022 vedrà la luce il Murano luxury resort, non più della join venture tra Palladium group e Serenissima partecipazioni, specializzato nel settore alberghiero. Sarà la Langham hospitality group a realizzarlo, il colosso dell'ospitalità di Hong Kong che sbarca in Italia attraverso il resort di Venezia: 140 camere, 5 stelle, due banchine private sulla laguna, un accesso pedonale da rio dei vetrai, ristorante, piscina, centro benessere, sale conferenza, nuove aree verdi. L'ex fabbrica di vetro dismessa è composta da edifici industriali, che verranno demoliti e ricostruiti e edifici storici: messi in sicurezza, valorizzati e pronti a nuove destinazioni. Come il Casino Mocenigo, con affreschi del XVI secolo dipinti dagli allievi del Veronese. Il risultato sarà un insieme di edifici sotto tutela, con una corte privata interna. Il tutto inserito in un'area di complessi storici di rilievo

come l'ex chiesa di Santa Chiara. Nel 2017 era già stato rilasciato il permesso a costruire, con il cambio di destinazione d'uso da industriale a ricettiva, dopo la bonifica dell'area da 17 mila metri cubi di terreno contaminato da metalli pesanti, accumulati con gli scarti delle lavorazioni del vetro. Prima, nel 2012, la Commissione di salvaguardia aveva bocciato il progetto perché in contrasto con le norme urbanistiche. Poi il Comune lo aveva ripresentato ottenendo il via libera alla riconversione. La struttura ricettiva di lusso si aggiunge a quelle già avvenute: La Gare, con le sue 119 camere e l'ex fornace De Majo in hotel 4 stelle superior, gestito dalla catena alberghiera spagnola Nh. L'ex vetreria Ferro sarà il terzo caso, acquistata dall'operatore alberghiero cinese che è in possesso anche del primo Grand hotel mai esistito in Europa, aperto nel 1865 a Londra: The Langham. Nella compravendita di Murano, Langham è stata affiancata dallo studio legale Chiomenti, Palladium e Serenissima dallo studio legale Macchi e da Cbre, società di consulenza immobiliare. (gi.bu.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Progetto L'ex fornace Ferro nel progetto presentato qualche anno fa



La passeggiata dei 500 per difendere il parco «Via le aziende da qui»

Il progetto prevede di tenerlo lungo il canale

MESTRE «Giù le mani da San Giuliano». Recitava così lo striscione in apertura del corteo di protesta contro il progetto di Ca' Farsetti per la riqualificazione del canale di San Giuliano. Dietro lo striscione c'erano oltre 500 persone, che si sono ritrovate ieri mattina al ponte del parco per poi sfilare fino alla punta. Si sono fermate davanti all'area sequestrata quest'estate, dopo che i lavori per attrezzare il parco ad ospitare concerti hanno fatto affiorare materiale pericoloso. Qui, Anna Forte Zorzetto, presidente dell'associazione Amici del Parco di San Giuliano, ha spiegato le ragioni della mobilitazione. «Siamo qui per protestare contro una scelta scellerata di questa amministrazione - ha detto - Il Comune vuole di fatto insediare una zona di interporto e interscambio merci: non comprendiamo come possa essere considerato interesse collettivo condonare in maniera mascherata degli abusi». Insomma, Zorzetto non ha fatto giri di parole criticando il

progetto che porterà le aziende insediate lungo il canal di Salso - che oggi occupano quasi un chilometro - a compattarsi verso il Cavalcavia. Su alcune di queste aziende pendono però ordinanze di demolizione non attuate da anni, anche a causa di battaglie legali e controricorsi alle accuse di abusivismo. «Chiediamo che venga individuata un'altra area dove spostare queste aziende» ha ribadito Zorzetto ricordando che in questo modo si potrebbe ampliare il verde del parco sino alla riva. La marcia - che ha visto l'adesione, tra gli altri, di Quartieri in Movimento, Legambiente e Wwf - è stata organizzata a breve distanza dal via libera della giunta alla sistemazione degli spazi. Decisione che, ora, dovrà passare in Consiglio.

Il progetto sull'area prevede che vengano rifatti gli attuali capannoni e che sia realizzata una doppia strada per separare il traffico pesante che serve le aziende da quello che raggiunge la Punta. Manca la delibera da approvare in

consiglio, e poi verrà stipulata la convenzione con i privati che investiranno circa 8 milioni per abbattere i capannoni ed effettuare i lavori.

Ma ieri, oltre 500 persone hanno dimostrato di essere contrarie al progetto. Erano presenti anche i consiglieri del Pd Emanuele Rosteghin, Monica Sambo, il presidente della Municipalità Venezia Murano Burano Andrea Martini, il senatore Andrea Ferrazzi e il deputato Nicola Pellicani. «Con questo progetto l'area diventerà di fatto un polo logistico che porterà smog e aumenterà il traffico che intaserà la rotonda di San Giuliano» ha commentato Pellicani. In marcia c'era anche il presidente della Municipalità di Marghera Gianfranco Bettin. «C'è anche un'altra questione relativa a San Giuliano - ha ricordato - negli anni è stata messa in sicurezza l'area attigua: sarebbe quindi il tempo di espandere il parco fino alle barene di Campalto e continuare il grande progetto originario del parco».

Matteo Riberto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- Lungo il canale di San Giuliano ci sono decine di aziende: da decenni dovrebbero spostarsi
- Il progetto originario prevedeva che anche quell'area diventasse parco
- Il nuovo progetto prevede che restino, accorpate e riqualificate





I piani per il Lido

Wwf e Verdi
«Solo hotel
nessuna tutela
per l'ambiente»

Europa Verde e Wwf lanciano un grido d'allarme per il Lido. I progetti presentati nei giorni scorsi dall'Agenzia per lo Sviluppo di Venezia, dai 135 milioni investiti da Club Med e Th resorts per la riqualificazione dell'ex ospedale al Mare alla casa di cura per ex calciatori in difficoltà agli Alberoni, lascia non convinto. «Il Wwf, anche in epoche recenti, aveva chiesto che i progetti di recupero avessero un'impronta sociale e culturale, collegata ai valori ambientali presenti agli Alberoni – dice il Wwf –. Ci sembra invece che queste proposte “catalizzate” dall'Agenzia per lo Sviluppo, che dipende in qualche forma dal Comune, vadano unicamente nella direzione della valorizzazione immobiliare». Sulla stessa linea Europa Verde: «Di valorizzazione culturale e salvaguardia ambientale non vediamo tracce. Sembra che all'ex colonia Inpdap si installerà un campus di ex calciatori, mentre all'ex

albergo o un resort, anche se non si conoscono i progetti effettivi». Europa Verde critica anche la proposta del presidente dell'Agenzia Beniamino Piro per la realizzazione di un nuovo museo su Marco Polo a San Marco, ritenuta «non per usi culturali ma per attrarre ulteriori visitatori in una Venezia già saturata». Tornando ai progetti lidensi, il Wwf ricorda che nel contesto territoriale degli Alberoni ci sono aree protette dall'Unione Europea, con fauna e flora di valore unico su tutto il litorale veneto e italiano e con una biodiversità a rischio di estinzione. «Ci piacerebbe conoscere le reali intenzioni dell'attuale amministrazione Comunale e dell'Agenzia per lo Sviluppo — conclude il Wwf — per capire se l'ambiente è un semplice contorno oppure si ha volontà di tenerlo adeguatamente sotto tutela, come prescrive la normativa vigente».

C. Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA LIBERA ALLE VARIANTI ENTRO FINE MESE

Cento milioni in più nel piano Anas per il 2021

I soldi sono stati trovati: cento milioni in più nel piano Anas per Cortina 2021. Il totale degli interventi sulle statali 51 e 52 sale dunque a 270 milioni. Per quanto riguarda le varianti, il via libera ambientale do-

vrebbe arrivare entro la fine del mese. Anche se quella di Cortina ha avuto uno stop legato al progetto a cui l'Anas dovrà mettere mano. Rassicurazioni ai sindaci sui tempi degli interventi. **ALIPRANDI / APAG. 18**

Piano Anas per il 2021: cento milioni in più

Nell'incontro del presidente Gemme con gli amministratori locali si è fatto il punto sui lavori alle statali 51 e 52

Le quattro varianti entro fine mese concluderanno l'iter di valutazione Irene Aliprandi

BELLUNO. Ci sono 100 milioni di euro in più nel piano Anas per Cortina 2021. Lo ha annunciato ieri il presidente, Claudio Andrea Gemme, che ha incontrato i sindaci nella sede della Magnifica Comunità del Cadore per fare il punto sui lavori. Due le novità più importanti: la prima riguarda, appunto, i soldi. Il piano infatti ha inserito la maggior parte delle richieste fatte un anno fa dai sindaci delle località che si trovano lungo la ss51 di Alemagna, la 51bis e la 52 Carnica, portando così da 170 a 270 milioni di euro le risorse che verranno investite complessivamente lungo le tre direttrici.

La seconda novità, la più attesa, si riferisce alle quattro varianti di Tai, Valle, San Vito e Cortina, varianti che entro la fine di questo mese dovrebbero concludere il loro iter di Valutazione di impatto ambientale, per poi iniziare il percorso delle Conferenze di servizi. In realtà c'è un altro passaggio spinoso, quello della valutazione dei progetti da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ovviamente le varianti non saranno pronte per i Mondiali di sci di Cortina nel 2021 e i ritardi investono anche altri cantieri, ma i lavori nel tratto di Longarone, uno dei nodi principali, saranno completati. Gemme ha spiegato anche che sono in corso gli interventi per trasformare l'Alemagna in una smart road con pannelli e avvisi istantanei ai fruitori della strada, operazione che costa 26 milioni.

Il presidente di Anas ha anche fatto un sopralluogo nelle aree di cantieri, verificando che, dei 37 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della statale 51 che saranno completati sicuramente entro il 2020, 16 sono stati ultimati, 14 sono in corso, 4 sono in avvio a breve e 3 hanno un progetto esecutivo in corso di approvazione.

I cento milioni in più consentono di aggiornare il piano Anas portando a 235 i milioni destinati all'Alemagna, cui si aggiungono 8 milioni per la statale 51 bis e 26 per la statale 52.

Questo significa, ad esempio, che finalmente sono state trovate le risorse per la galleria di Coltrondo, oltre che per la messa in sicurezza di diversi punti critici. Nel complesso, gli interventi elencati da Anas sono 43 lungo la sta-

tale 51, 9 lungo la 51bis e 19 lungo la statale 52.

«È stato un incontro utile per rifare il punto della situazione», dice il presidente della Provincia, Roberto Padrin. «Purtroppo abbiamo avuto la conferma che ci sono dei ritardi nella programmazione e questo è dovuto al fatto che gli iter autorizzativi sono molto complessi e altrettanto lunghi. Di fatto i lavori previsti in comune di Longarone sono tra i pochi che saranno pronti entro la data dei Mondiali di sci. Mi auguro che, in prospettiva Olimpica, si possano rivedere le procedure al fine di snellire i tempi il più possibile».

Il prossimo passaggio dovrebbe avvenire già a gennaio, con un incontro tra sindaci, Anas e ditte appaltatrici (quelle che già saranno state incaricate) per concordare e condividere le modalità operative dei cantieri, cioè, in sostanza, per ridurre al massimo i disagi per gli automobilisti nei periodi dei lavori.

Proprio ieri alle porte di Cortina si sono viste code anche di tre chilometri, causate dal notevole afflusso di presenze per il Fashion Weekend e per la presenza di un cantiere tra San Vito e Cortina regolati da semaforo. —



INTERVENTI PREVISTI ANCHE A LONGARONE

Parere negativo sul progetto per la variante di Cortina

L'opera aveva ricevuto il via libera dalla commissione ambientale, mentre è stata bocciata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici

BELLUNO. Mentre Anas cercava di rassicurare i sindaci sullo stato dei lavori, portando oggettivamente delle buone notizie, è emerso un nuovo problema relativo alle varianti e che finora non era stato considerato. Ieri, infatti, la Commissione Via del ministero dell'Ambiente ha dato parere di compatibilità ambientale al progetto di variante di

Cortina, ma poche ore prima quella stessa variante era stata bocciata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici (che deve esprimere il proprio parere dal punto di vista strutturale) per alcune carenze nel progetto che quindi verrà restituito ad Anas per l'adeguamento.

Questo significa che servirà un nuovo progetto e che esso, quasi certamente, dovrà ripercorrere l'iter per intero con tempi che è difficile prevedere e non è nota la situazione degli altri tre progetti di variante all'Alemagna rispetto all'autorizzazione del

Consiglio superiore dei lavori pubblici.

LONGARONE

Prima ancora di raggiungere il Cadore, i problemi del traffico si concentrano a Longarone. Il sindaco Roberto Padrinieri ha parlato con il presidente di Anas, Gemme, anche dei 4 progetti che interessano il suo comune. Il primo va da Fortogna al 4 Valli, è già in corso e dovrebbe concludersi entro fine maggio. Il secondo va dall'ingresso sud di Longarone (l'innesto con la Val di zoldo) fino alla stazione ferroviaria con la messa in sicurez-

za, la realizzazione di passaggi pedonali e di una corsia di canalizzazione. Ci vorranno 200 giorni, da gennaio a luglio. Il terzo progetto si sviluppa dalla stazione all'ingresso di Castellavazzo (località Crosta) e servirà un anno, da gennaio a dicembre. Infine il quarto progetto si divide in sei lotti da Crosta all'ingresso della galleria di Termine, con la realizzazione di due sottopassaggi pedonali, il rifacimento della ciclabile, la rettificazione delle curve e la sistemazione dei due ponti. Il tutto da marzo a dicembre 2020.

Nel frattempo verrà sistemata via Uberti, utile valvola di sfogo del traffico danneggiata da Vaia. Entro due mesi aprirà a senso unico e in 4 mesi verrà completata. Padrinieri spera anche che nella legge olimpica siano inserite le risorse per la variante di Longarone, per la quale servono circa 200 milioni di euro. —



IL VERTICE

Incontro in Magnifica

I vertici dell'Anas hanno incontrato i sindaci a Pieve di Cadore, nella sede della Magnifica, alla presenza del presidente dell'azienda nazionale strade Claudio Andrea Gemme. Per parte bellunese i sindaci e il presidente della Provincia

PONTE NELLE ALPI

Vertice tra Anas e Comune sulla mobilità

Si è parlato della passerella ciclopedonale sul Piave, dell'innesto dell'A27 a Pian di Vedoia e dei marciapiedi di viale Cadore

PONTE NELLE ALPI. Andando verso Cortina e verso l'incontro di Pieve di Cadore con i sindaci e gli amministratori bellunesi, il presidente dell'Anas, Claudio Andrea Gemme, ha fatto sosta a Ponte nelle Alpi, dove in municipio ha incontrato, insieme al direttore per il Veneto Mancinelli, il sindaco Paolo Vendramini.

«Avevamo molti temi da affrontare - spiega il sindaco di Ponte - a cominciare dalla passerella ciclo pedonale sul Piave». La passerella sarà realizzata a 20-30 metri verso Belluno rispetto al ponte di Santa Caterina e porterà verso via dei Zattieri e la casa di riposo.

«Come Comune di Ponte, è stato fatto in passato un concorso di idee. E da qui si parte per il progetto della passerella, che è molto importante in quanto va a risolvere il problema dell'attraversamento del Piave per i pedoni e i ciclisti». Attualmente il ponte di Santa Caterina è più ampio del passato, dopo la ristrutturazione conclusa da pochi giorni proprio dall'Anas, ma natural-

mente passarlo a piedi o in bicicletta significa rischiare parecchio.

Non si è parlato solo di questo, però, nell'incontro di Ponte nelle Alpi, ma anche degli altri interventi sulla viabilità che insiste nel territorio comunale. Come ad esempio i marciapiedi lungo viale Cadore, di cui è partita la fase progettuale. E poi l'Anas è impegnata ad affrontare la sistemazione dell'imbocco verso l'Oltreai, a Cadola, con la costruzione di una rotatoria.

Appunto punto delicato e fondamentale per la fluidità del traffico lungo la 51 è l'innesto della A27 a Pian di Vedoia. L'Anas realizzerà un progetto per migliorare l'uscita dall'autostrada e il passaggio sull'Alemagna.

«Gli interventi che farà Anas riguardano il miglioramento complessivo della viabilità di Ponte, considerando anche la presenza della ferrovia e delle piste ciclabili. Tutti progetti che possono usufruire dei finanziamenti legati alle Olimpiadi». —



Un marciapiede di Viale Cadore



Demoliti i magazzini ferroviari Adige Docks, iniziati i lavori per il mega centro sportivo

VERONA C'è una gru altissima che letteralmente «divora» pezzo per pezzo, la struttura in ferro dell'edificio. È la prima immagine delle demolizioni in corso sull'area di Adige Docks, a Porto San Pancrazio, dove sarà edificato, entro la fine del 2021, quello che viene annunciato come il più grande e innovativo centro sportivo d'Europa. Nei mesi scorsi l'amministrazione comunale ha portato a termine l'iter che, per effetto del decreto Sblocca Italia, ha permesso in tempi rapidi il cambio di destinazione d'uso dell'area, da ferroviaria a sportiva, evitando così l'utilizzo della variante urbanistica. E la proprietà dell'area, la società PSP Invest srl- Gruppo Unterberger, ha perciò dato il via ai lavori.

L'area degli ex magazzini delle Ferrovie di Porta Vesco (circa 69 mila metri quadrati di superficie) ospiterà tutte le discipline sportive, a partire da un palazzetto per il pattinaggio su ghiaccio, novità assoluta per Verona. Il sindaco Federico Sboarina e l'assessore Ilaria Segala han-

no visitato ieri il cantiere, affiancati dal responsabile del progetto, Paolo Bertelli, oltre che da Andrea Dalla Valle e Martin Zischg in rappresentanza della proprietà. «Un progetto pilota a livello europeo – ha detto il sindaco – ma non solo, perché con questo intervento il quartiere torna ad impossessarsi di un'area fino ad ora abbandonata e spesso mal frequentata».

Secondo l'assessore Segala «questa è vera rigenerazione urbana, che ridarà vita ad un'area dismessa e all'intero quartiere». Adige Docks è stato presentato come un insieme di impianti sportivi e di spazi pubblici, con una sorta di grande boulevard che diventerà porta d'ingresso per il Parco del Giarol Grande, mentre una nuova pista ciclopedonale, con ponte sopra i binari della ferrovia, collegherà Porto San Pancrazio a Borgo Venezia, per arrivare fino alla zona universitaria. Il progetto prevede la ristrutturazione dei due padiglioni «docks», all'interno dei quali saranno

collocati altri volumi più piccoli.

Solo una parte, quella dell'ex magazzino meccanizzato, verrà demolita e ricostruita con lo stesso volume e superficie ma con tecnologie modernissime. La parte commerciale prevede negozi specializzati per lo sport ma anche negozi di vicinato, un reparto benessere e fitness, bar e ristorante. Una palazzina sarà dedicata agli studenti, e sarà infine realizzato un Museo dello Sport. L'impianto sarà servito da un parcheggio sotterraneo su due piani ma anche in superficie saranno predisposte alcune aree per la sosta. Per i residenti sono previste agevolazioni in termini di ingressi o abbonamenti alle attività sportive, così come per gli studenti e gli over 60. La fase di demolizione proseguirà adesso fino a gennaio. Terminata la bonifica e la pulizia di tutta l'area, si passerà alla rigenerazione vera e propria, ed il termine dei lavori è previsto per la fine del 2021.

L. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto

L'area degli ex magazzini delle Ferrovie di Porta Vescovo (circa 69 mila metri quadrati di superficie, a Porto San Pancrazio) ospiterà tutte le discipline sportive, a partire da un palazzetto per il pattinaggio su ghiaccio, novità assoluta per Verona.

Il termine dei lavori è previsto per fine 2021. La proprietà dell'area, la società PSP Invest srl- Gruppo Unterberger, ha dato il via ai lavori. In corso le prime demolizioni



Il sopralluogo

Il sindaco Federico Sboarina ieri è andato a vedere i lavori di demolizione dove sorgerà Adige Docks. Con lui anche l'assessore Segala (foto Sartori)

SETTIMANALE DI POLITICA CULTURA ECONOMIA N. 50 ANNO LXV 8 DICEMBRE 2019
DOMENICA 2,50 EURO L'ESPRESSO + LA REPUBBLICA
IN ITALIA ABBINAMENTO OBBLIGATORIO ALLA DOMENICA GLI ALTRI GIORNI SOLO L'ESPRESSO 3 EURO

L'Espresso



ESCLUSIVO

IO SONO LOBBY

Da At&t a Exxon. Da Big Tobacco a Huawei. Fino a Scientology.
Inchiesta sulle relazioni pericolose di Giorgia Meloni.
In Europa, negli Usa e in Italia. Tra finanziamenti e fondazioni

Esclusivo



Prima Pagina

I SOLDI DI GIORGIA

**L'ULTRADESTRA USA. I PALAZZINARI ROMANI.
E I LOBBISTI DI MULTINAZIONALI IN EUROPA:
DA EXXON A HUAWEI. INCHIESTA SUI SEGRETI
FINANZIARI DEL PARTITO DELLA MELONI. IN ASCESA**

DI FEDERICO MARCONI E GIOVANNI TIZIAN

Esclusivo

Lei è Giorgia, madre, italiana, cristiana. Ma soprattutto è la leader di Fratelli d'Italia, partito che viaggia verso la soglia del 10 per cento dei consensi. E nei sondaggi più recenti risulta la seconda leader più gradita dagli italiani: col

40 per cento ha superato di tre punti Matteo Salvini. È vero che Meloni strizza l'occhio al capitano sovranista, ma alla Russia di Putin preferisce la grande famiglia dei conservatori britannici e dei repubblicani americani: era sul palco del Conservative Political Action Conference, l'evento più prestigioso del mondo conservatore, il primo marzo 2019 a Washington, alla presenza di Donald Trump. Il volto razionale del populismo di destra, l'ha definita Steve Bannon, l'ex stratega del presidente americano. La macchina messa in piedi da Fratelli d'Italia, però, costa: l'ultimo bilancio indica spese per 2,3 milioni, un milione in più dell'anno precedente. E proprio seguendo i soldi affiorano le contraddizioni dei Fratelli d'Italia. O piuttosto dei fratelli di lobby. I lobbisti, cioè, commensali degli eurodeputati di Giorgia Meloni alle cene di gala nella tanto vituperata Bruxelles. I nazionalisti italiani si muovono con scioltezza in Belgio, nel ventre dell'Unione. Qui frequentano i salotti giusti, si siedono al tavolo con le multinazionali, in barba al "Prima gli italiani". I Fratelli d'Italia con in testa la loro leader hanno persino dato vita a una fondazione e a un partito a Charleroi, 60 chilometri a Sud di Bruxelles. Almeno sulla carta, perché all'indirizzo c'è in realtà l'abitazione di un architetto belga. Giorgia in Europa ha scelto come sherpa navigati berlusconiani, che l'hanno introdotta nell'Ecr, acronimo del gruppo parlamentare European Conservatives and Reformists. Il quinto per numero di membri



(62) nell'emiclo. E tra i più ricchi per sovvenzioni dell'Europarlamento, ma anche per le donazioni private, che arrivano dalla galassia degli ultraconservatori a stelle e strisce. La morfologia del potere che sostiene Fratelli d'Italia muta però a Roma. Assume la forma dei principi del mattone della Capitale, di storiche fondazioni che custodiscono la storia della destra sociale e concludono ottimi affari immobiliari, di think tank ed enfant prodige del sovranismo, in società con grand commis di Stato e, di nuovo, lobbisti.

Insomma, il lato nascosto del partito di Giorgia Meloni è distante dalla propaganda sui bisogni degli italiani che non arrivano a fine mese. E stride con lo storytelling populista inciso al primo punto del programma di Fratelli d'Italia: «La capitale dell'Europa non può più essere Bruxelles, capitale dei lobbisti, ma Roma o Atene dove è nata la civiltà europea». Così senza darne risalto pubblico, alcuni dei suoi colonnelli di stan-

UNA CENA DI RELAZIONI A BRUXELLES. ACCANTO AI FRATELLI D'ITALIA C'È BIG TOBACCO, IL COLOSSO AT&T E SCIENTOLOGY



Prima Pagina

IL GALA DINNER CON GLI AMICI

Sotto: l'hotel di Bruxelles dove si è svolta la cena coi lobbisti delle multinazionali. Un evento organizzato il 12 novembre dall'Ecr, il gruppo dell'Europarlamento di cui fa parte Fratelli d'Italia. A sinistra: Meloni tra i fan dopo un comizio



za a Bruxelles si ritroveranno a cena con lobbisti, multinazionali, banchieri. Da qui inizia il viaggio de L'Espresso nei segreti finanziari di Giorgia e i suoi fratelli d'Italia.

A CENA CON LE LOBBY

L'hotel Renaissance è tra i più chic della città, a pochi passi dai palazzi delle istituzioni dell'Unione. La hall è curata e sfarzosa. A sinistra della reception c'è un corridoio stretto che porta a una sala riservata. Si affitta per eventi e ha un'entrata sul retro. La sera del 12 novembre è prenotata per una cena di gala a inviti dell'European Conservatives and Reformists, di cui fanno parte i cinque deputati di Fratelli d'Italia eletti alle elezioni di maggio. I primi ospiti arrivano alle 19.30, per l'aperitivo di benvenuto. Atmosfera conviviale, utile a rinsaldare relazioni con i rappresentanti del potere finanziario ed economico che frequentano i palazzi della capitale d'Europa. Tra gli speaker della serata ci sono Carlo Fidanza, ex Fronte della gioventù, euro-



INSTA 'E INCHIESTE

Un nuovo format per raccontare ai lettori le inchieste giornalistiche de L'Espresso. Per la prima volta il giornalismo investigativo sbarca sul social network Instagram, sul profilo

@espressoettimanale

Si comincia con Giorgia Meloni e il suo partito. Video, infografiche, documenti inediti e i giornalisti del settimanale. Un approfondimento di qualità dedicato ai nostri follower, che potranno interagire sulla piattaforma e commentare

parlamentare di Fratelli d'Italia nonché membro dell'ufficio di presidenza di Ecr. E Fred Roeder, lobbista e presidente di Consumer Choice Center, associazione collegata ai colossi del tabacco e all'ultradestra statunitense. Il politico italiano e il lobbista americano sono attovagliati allo stesso tavolo, il numero 1. Negli altri sedici, i posti sono assegnati ad ambasciatori, lobbisti dell'industria, esponenti di think tank americani e associazioni, come Confindustria. Nell'elenco, di cui L'Espresso ha preso visione, compaiono più di 160 nomi. Non manca nessuno dei grandi brand della globalizzazione: giganti della telefonia come Huawei, del petrolio qual è Exxon, e del mondo bancario. Ci sono persino due responsabili di Scientology, tra questi Ivan Arjona Pelado, presidente europeo dell'organizzazione religiosa, che ha sedotto molti vip di Hollywood. Contattato, ha confermato la sua partecipazione, ma definisce Scientology "apolitica". Il party autunnale ricalca il riuscitissimo "Summer gala →

→ dinner”, allestito a giugno scorso da Ecr nel suggestivo Château de Grand-Bigard, maniero del XII secolo non troppo distante da Bruxelles. Il costo per partecipare a quell’evento era di 210 euro, con la possibilità di versare una “sponsorship” all’Ecr. Quanto hanno pagato, invece, gli invitati dell’ultimo gala dinner a novembre? «Non hanno pagato», ha risposto l’Ecr, «per il summer gala, invece, hanno versato un contributo soltanto i deputati per sostenere le spese dell’organizzazione, come il pagamento dei voli». Anche la cena del 12 novembre, dunque, è stata offerta dal gruppo parlamentare agli ospiti. Una spesa notevole visto il numero atteso di partecipanti. Tra gli invitati troviamo rappresentanti di multinazionali e società che hanno versato contributi sostanziosi negli ultimi anni ai conservatori. Per esempio At&T, il colosso texano delle telecomunicazioni quotato in Borsa, che ha donato 12 mila euro nel 2017 e 13.230 euro l’anno successivo. Il capo di At&T, Randall Stephenson, risulta tra i maggiori finanziatori dei repubblicani americani. In sintonia con Paul Singer, padre del fondo Elliot Management che ha investito oltre 3 miliardi proprio in AT&T e che negli anni è stato molto generoso con il partito di Trump. La corporation era presente alla cena del 12 novembre con Alberto Zilio, direttore degli affari pubblici in Europa e lobbista di At&T. La società non ha risposto alla nostra richiesta di commento. Al tavolo 3 →

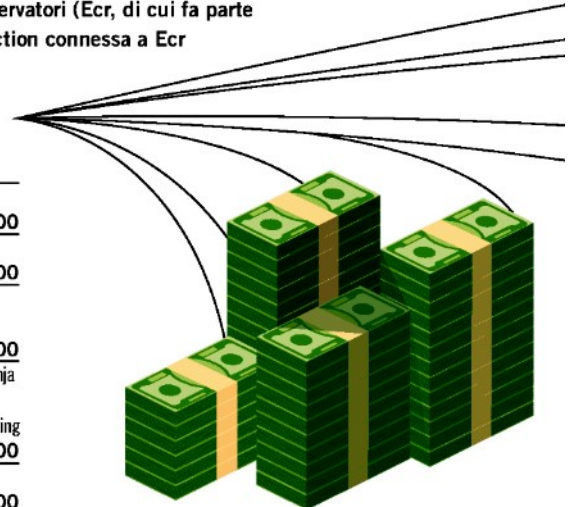
DA ROMA A WASHINGTON: CHI LA FINANZIA

Lo schema dei finanziamenti che alimentano Fratelli d’Italia, l’eurogruppo dei Conservatori (Ecr, di cui fa parte FdI) e la fondazione New Direction connessa a Ecr

FRATELLI D’ITALIA

Donazioni Fratelli d’Italia	
Dati in Euro	
Mezzaroma	
RE.GE.IM. Spa	1.500
Santarelli	
Co.Gen.San. Spa	5.000
Armellini Immobiliare Parco dei Tigli	
+ Fin.Ge. Srl + Lemon Green Srl	
+ Moreno Estate Srl	20.000
Daniel Hager (marito della deputata Ylenia Lucaselli e manager di un’importante multinazionale americana) + H.C. Consulting (di proprietà di Hager)	110.000
Associazione Cacciatori Veneti	70.000
Mario Mauro	
Partito popolari per l’Italia	10.600
Scarpellini	
Milano 90	5.000
Navarra	
Nacos Navarra Costruzioni	10.000
Prudenzi	
P-Tech	10.000
Calò (socio Parnasi)	
+ Sepac + Sofrac	100.000
Onorato	
Moby	5.000
Parnasi*	
Pentapigna	50.000

*donazione data ma non in bilancio



TOTALE DONAZIONI FRATELLI D’ITALIA



PATRIOTA NEL CUORE, NON NEL PORTAFOGLI

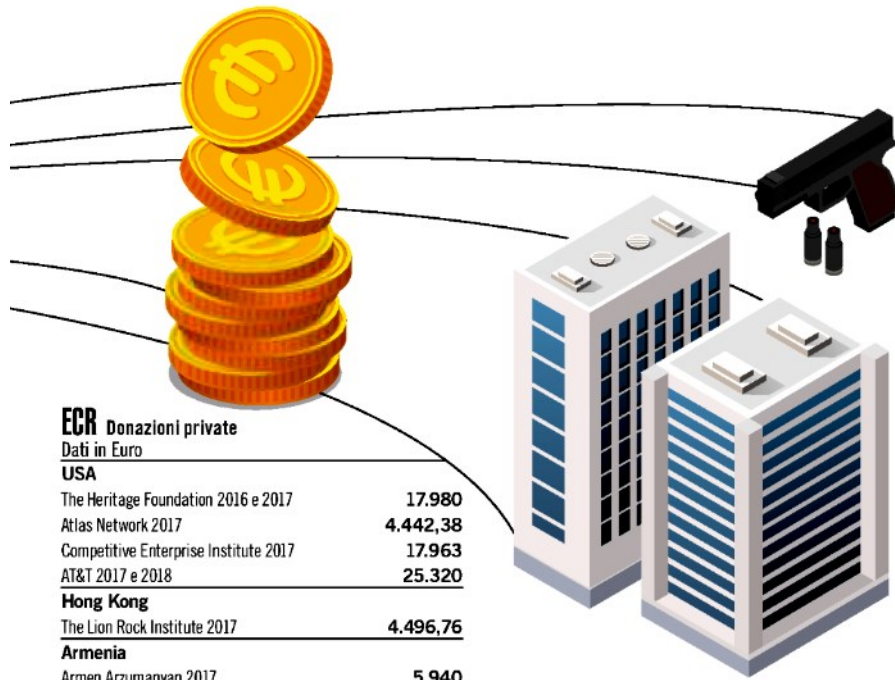
1) Roma 2003, Giorgia Meloni a 26 anni tra i tricolori. All’epoca dirigente di Azione Giovani-Alleanza Nazionale, durante la manifestazione davanti al Colosseo in favore dell’intervento militare in Iraq

2) Giovane militante, al tempo della candidatura per guidare i giovani di An, Azione Giovani. Diventerà presidente di Ag nel 2004

3) A Montecitorio sui banchi del governo, la più giovane ministra del governo Berlusconi, nel corso della discussione sul processo breve



Prima Pagina



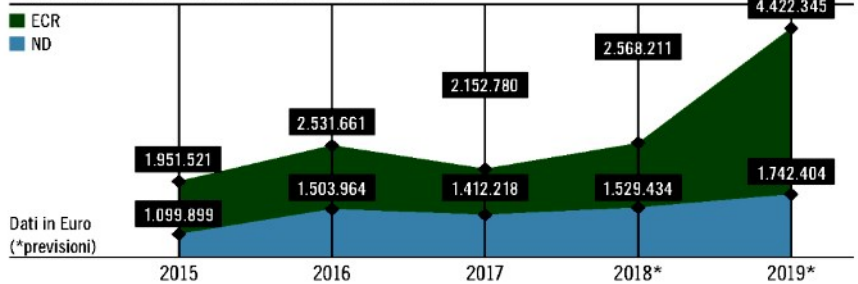
ECR Donazioni private
Dati in Euro

USA	
The Heritage Foundation 2016 e 2017	17.980
Atlas Network 2017	4.442,38
Competitive Enterprise Institute 2017	17.963
AT&T 2017 e 2018	25.320
Hong Kong	
The Lion Rock Institute 2017	4.496,76
Armenia	
Armen Arzumanyan 2017	5.940
Liechtenstein	
Geopolitical Intelligence Herrengasse 2017	12.000
Pakistan	
HBL Habibson Bank Ltd 2017	5.908
Austria	
Triple-A Group 2017 e 2018	28.000
Ursula Schaeff 2017 e 2018	28.000
Johannes Oberrauch 2017	12.000
Hans Georg Mustafa 2017	12.000
Ingrid Schier 2018	18.000
Eva Maria Berger 2018	18.000
Peter Takacs 2018	18.000

NEW DIRECTION Donazioni private

Dati in Euro	
Lussemburgo	
Les Harmonies Economiques 2015	6.000
Austria	
Triple-A 2015	2.000
USA	
Heritage Foundation 2015	2.000
AT&T 2015 e 2016 e 2017 e 2018	48.967
American Freedom Alliance 2017	1.399,55
Lorenzo Montanari 2017	880,48
Italia	
Conservatori e riformisti 2016 e 2017 (Fitto)	34.000
Fratelli d'Italia 2018 e 2019	35.500
Argentina	
Telecom Argentina 2017	1.683,20
India	
TATA 2017	7.500
Gran Bretagna	
British American Tobacco 2018 e 2019	23.524
Conservative Campaign Headquarters 2016 e 2017	24.000
Foundation for social and economic thinking 2016 e 2017 e 2018	39.478
Institute for policy research 2016 e 2017	22.264

FINANZIAMENTI DAL PARLAMENTO EUROPEO ECR/ND



4) Roma 2018, segretaria di Fratelli d'Italia. Nella foto durante le consultazioni di aprile 2018. Con lei i colonnelli del partito Guido Crosetto e Fabio Rampelli



Foto: Agf (4), S. Autors/stock (4)

→ con Zilio c'era Raffaele Fitto, già berlusconiano di ferro, oggi europarlamentare di Fratelli d'Italia. Fitto è il regista dell'entrata del partito di Giorgia Meloni nel movimento dei conservatori europei, di cui è peraltro co-presidente. L'ex ministro di Berlusconi ha un ruolo di peso anche nella fondazione dei conservatori, fondata nel 2009 dalla lady di ferro del neoliberalismo, Margaret Thatcher.

EURO AMERICANI

Fitto, infatti, è vicepresidente di New Direction, costola strategica dell'Ecr per convogliare finanziamenti. La fondazione ha incassato più di 840 mila euro dal 2015 a oggi. Tra i versamenti più sostanziosi spicca di nuovo At&T con 48 mila euro. A seguire c'è British American Tobacco, terzo gruppo al mondo per produzione di sigarette: 23 mila euro negli ultimi due anni. Un rapporto solido quello tra i conservatori europei della Meloni e le industrie delle sigarette. Alla cena di gala, infatti, era stato invitato anche un lobbista della Japan Tobacco, che però a L'Espresso ha risposto di aver partecipato solo alla cena di giugno dell'Ecr e di non aver fatto alcuna donazione. Chi sicuramente ha donato a New Direction e a Ecr è un insieme di fondazioni americane che fanno capo al mondo ultraconservatore dei Repubblicani, in particolare all'ala destra del Tea Party. C'è per esempio The Heritage Foundation, think tank che ha ispirato la politica di Reagan nel



RAFFAELE FITTO

Ex ministro di Berlusconi, passato a Fratelli d'Italia, oggi è eurodeputato. È il regista dell'entrata del partito di Meloni nel eurogruppo Ecr di cui è co-presidente

1980. Sui conservatori europei, Heritage ha scommesso 20 mila euro. Un piccolo contributo a New Direction è arrivato anche dall'American Freedom Alliance: "I difensori della libertà", si definiscono sul sito web, contro quelle che loro ritengono fantasiose teorie sul cambiamento climatico e l'islamizzazione dell'Occidente. L'Afa nel 2009 ha accolto come un eroe Geert Wilders, il leader dell'estrema destra olandese che ha coniato il termine "Eurabia" e considera la religione musulmana al pari del nazismo. Il fondatore, Avi Davis era portato in palmo di mano da Steve Bannon, l'ex stratega di Trump. Lasciata la Casa Bianca ha una sola ossessione: formare i nuovi "gladiatori" del sovranismo europeo. Bannon nel 2018 è stato ospite di Atreju, festa annuale di Fratelli d'Italia. Giorgia Meloni, del resto, non ha mai nascosto l'amicizia con il politico dell'alt right americana. All'Afa si aggiunge poi Atlas, che ha donato direttamente a Ecr, organizzazione no profit, più simile a un vero e proprio gruppo di pressione, legata sempre agli ultraconservatori Usa. Del network Atlas fa parte Consumer Choice Center, il think tank presieduto da Roder, commensale di Carlo Fidanza alla cena di gala del 12 novembre. Un contributo di 35 mila euro è arrivato alla fondazione anche da Fratelli d'Italia, che ha favorito così il suo ingresso nella casa dei conservatori europei. Ci sono poi i contributi pubblici del Parlamento europeo ricevuti da New Di- →

5) Nel 2014, presenta il simbolo per le elezioni europee

6) A Roma con Matteo Salvini, a piazza San Giovanni

7) La corsa a sindaco della Capitale, 2016

→ rection: finora ha goduto in media di 1,2 milioni ogni anno, per il 2019 la previsione è di 1,7 milioni. Giorgia Meloni, grazie a Raffaele Fitto, è salita sul cavallo giusto. Anche perché è d'oro: nel 2017 il gruppo Ecr ha incassato 1,44 milioni di sovvenzioni dal Parlamento. Che, stando ai dati ufficiali dell'Autorità che si occupa di monitorare questi flussi, potrebbe versare altri 7 milioni per gli anni 2018 e 2019. Ecr si piazza così tra il terzo e quarto posto per soldi pubblici ricevuti. E lo strapotere dei burocrati dell'Unione? In questo caso nulla da eccepire.

I FANTASMI DI CHARLEROI

Rue des Alliés è una via poco trafficata di Roux, sobborgo residenziale di Charleroi, a un'ora di macchina da Bruxelles. Al civico numero 15, in un edificio in cortina rossa di due piani, dovrebbe esserci, carte alle mano, la seconda "casa" di Giorgia Meloni, l'Alliance pour l'Europe des Nations (L'Espresso ne ha dato conto con Vittorio Malagutti e Andrea Palladino a ottobre dell'anno scorso). Il 18 luglio del 2018 - a meno di un anno alle elezio-



ANGIOLA ARMELLINI

Immobiliarista romana, in passato nel mirino della finanza per una maxi evasione fiscale. Ha sostenuto Giorgia Meloni con 20 mila euro alle ultime comunali di Roma

ni europee di maggio 2019 - la leader di Fratelli d'Italia fonda a Bruxelles l'associazione, secondo le norme previste dall'Euro-parlamento per la costituzione dei partiti e per l'accesso ai finanziamenti. Segretario di Aen è Carlo Fianza, allora senatore di Fratelli d'Italia, mentre il tesoriere è Francesco Lollobrigida, deputato e cognato di Meloni. L'Alliance ha anche una fondazione, stando a quanto riportano i documenti ottenuti dall'Espresso, la Foundation pour l'Europe des Nations, presieduta da Marco Scurria, cognato di Fabio Rampelli (maestro politico di Giorgia) ex eurodeputato di Fratelli d'Italia, oggi professore alla Link Campus di Vincenzo Scotti, l'università legata al Movimento 5 Stelle finita al centro delle cronache per il Russiagate. Anche la fondazione ha indicato come sede Rue des Alliés, a Roux. Sul citofono, tuttavia, non ci sono indicazioni di partiti e fondazioni. Figura solo il nome di un architetto belga, Jean-Pierre Doms. Ma al citofono non risponde nessuno ed è impossibile sapere se all'interno ci siano degli uffici. L'esistenza dell'associazione e

della fondazione non risultano nemmeno nell'apposito spazio delle note al bilancio 2018 pubblicate da Fratelli d'Italia. «Non c'era bisogno di scriverlo in quel documento, le due associazioni non avevano nessun rapporto economico con noi», è la risposta ufficiale del partito, che aggiunge: «Sono in corso le pratiche per chiuderle».

FRATELLI D'ARMI

Quando la Brexit sarà compiuta, Giorgia Meloni avrà il suo sesto eurodeputato. Consoliderà così la seconda posizione per numero di parlamentari nell'Ecr, dietro ai polacchi del PiS, partito di ultradestra al governo a Varsavia. A volare nella capitale europea sarà Sergio Berlato, strenuo difensore della lobby delle armi. Un compagno di banco perfetto per Pietro Fiocchi, anche lui eletto con Fratelli d'Italia. Fiocchi, il cui nome è nella lista degli invitati alla cena del 12 novembre, è nel board dell'omonima multinazionale delle armi. E rischia di dover gestire un rapporto che puzza di conflitto di interessi. Infatti, nell'elenco dei lobbisti accreditati all'Europa-



LUCA PARNASI

Il costruttore indagato per corruzione ha versato 50 mila euro a Fratelli d'Italia prima delle politiche del 2018. Altri 90 mila euro sono arrivati da società a lui vicine

mento figura l'Associazione Nazionale Produttori Armi e Munizioni, il cui presidente è Stefano Fiocchi, a capo della Fiocchi Munizioni di Lecco. Stessa azienda in cui è cresciuto Pietro, il prescelto di Giorgia Meloni.

Un settore vasto, le armi. Che riguarda anche i cacciatori. Anche loro fedeli a Giorgia. Il 9 maggio 2018, due mesi dopo le elezioni politiche, Fratelli d'Italia ha ricevuto un bonifico di 70mila euro dall'Associazione Cacciatori Veneti. E di questa generosità Giorgia deve probabilmente ringraziare proprio il futuro eurodeputato Berlato, punto di riferimento per il mondo venatorio del Nord Est.

I PALAZZINARI

Dalla polvere da sparo al mattone, fonte inesauribile di denari. Solo tra il 2016 e il 2018 Giorgia Meloni e Fratelli d'Italia hanno ricevuto dai più noti costruttori romani circa 180 mila euro di donazioni. «Si tratta di erogazioni liberali da parte di società che non avevano alcuna criticità giudiziaria da noi conosciuta», è la risposta del partito ricevuta dall'Espresso. Negli elenchi ufficiali ci sono tutti: ➔

→ Angiola Armellini, immobiliare già indagata, nel 2014, per una maxi evasione fiscale, con 20 mila euro, versati tramite quattro società nel 2016 quando cioè era nota la sua disavventura giudiziaria; Sergio Scarpellini, palazzinaro deceduto l'anno scorso, coinvolto nello scandalo della casa dell'ex braccio destro di Virginia Raggi, Raffaele Marra; i costruttori Santarelli; un'azienda del gruppo Mezzaroma; le imprese del gruppo Navarra, attivissime negli appalti pubblici che hanno versato 25 mila euro; infine l'immancabile Luca Parnasi, l'imprenditore del mattone che voleva realizzare il nuovo stadio della Roma, poi travolto da un'inchiesta giudiziaria per corruzione e per finanziamento illecito. Oltretutto a fondazioni e associazioni legate a Pd e Lega, ha donato anche a Fratelli d'Italia, sezione Roma-Lazio, che ha percepito 50 mila euro dalla stessa società, l'Immobiliare Pentapigna, con cui Parnasi ha foraggiato Carroccio e Dem. L'Espresso ha ottenuto la ricevuta di quel versamento datato 1 marzo 2018. Per il partito tutto regolare: «I documenti sono stati consegnati, su richiesta, alla Corte dei Conti». Tuttavia l'erogazione non risulta negli elenchi ufficiali della tesoreria di Montecitorio alla quale vanno comunicate le donazioni entro tre mesi dall'accredito: alla voce "Fratelli d'Italia Roma-Lazio" non c'è la Pentapigna di Parnasi. Al contrario troviamo due società e due nomi che ci riportano sempre al costruttore romano e che in tutto hanno versato 100 mila euro. Finanziamenti registrati il 20 giugno 2018. Le due aziende sono Sofrac Group e Sepac, che hanno elargito complessivamente 60 mila euro. Due aziende riconducibili a Maurizio e Prospero Calò, che a loro volta hanno versato 20 mila a testa. Entrambi consiglieri fino al 2017 di Parsitalia, società del gruppo Parnasi. E soci in un'azienda di cui l'azionista di maggioranza è proprio la Pentapigna del costruttore. Insomma, dal palazzinaro e dall'area imprenditoriale che gli ruota attorno, sono arrivati sui conti di Fratelli d'Italia la bellezza di 150 mila euro. Durante la campagna elettorale del 2016 per le comunali, Giorgia Meloni avrebbe dovuto partecipare a una cena organizzata dall'associazione leghista Più voci alla presenza dell'immarcescibile Parnasi. Almeno questo è quello che sosteneva il tesoriere della Lega, Giulio Centemero, nella chat con il costruttore. Fratelli d'Italia, però, smentisce questa circostanza. Seppure non c'entri col



CARLO FIANZA

Eurodeputato di Fratelli d'Italia. Era alla cena del 12 novembre a Bruxelles insieme a lobbisti di importanti multinazionali. In passato ospite della festa organizzata dai neofascisti di Lealta e Azione

mattone, di certo tra i maggiori benefattori di Fdi c'è Daniel Hager, rampollo di una famiglia azionista di una potente multinazionale americana: la Southern wine & spirits, colosso della distribuzione del vino da 16 miliardi di fatturato, da poco entrata nel mercato canadese della cannabis legalizzata. Hager è il marito di Ylenja Lucaselli, neo meloniana, eletta alla Camera, che non ha badato a spese per sostenere il partito: generosissima con i suoi 90 mila euro, che sommati a quelli del marito fanno 200 mila euro. La coppia d'oro a stelle e strisce dei fratelli d'Italia.

LA SEDE È UN AFFARE

Ma i soldi non sono l'unico patrimonio di Giorgia Meloni. Per questo Fratelli d'Italia ha promosso la nascita della Rete delle fondazioni e dei centri studi "non conformi", per difendere la sacralità della vita e combattere le derive gender. Di questa rete, due sono le fondazioni più legate al partito. Una è la Fondazione Alleanza Nazionale, che nasce nel 2012 per tutelare il patrimonio, ideale e immobiliare, dell'ex Msi. Presidente è Giuseppe Valentino, ex parlamentare missino. Insieme a lui tanti altri che per anni hanno militato per la fiamma tricolore: da Ignazio La Russa a Italo Bocchino, da Maurizio Gasparri a Gianni Alemanno. Manca lei, Giorgia Meloni, che nel 2015 dopo una battaglia interna alla fondazione riuscì ad accaparrarsi la fiamma tricolore, simbolo di Msi e An, prima di dimettersi da consigliera.

Nel patrimonio immobiliare degli ex missini figura l'appartamento di via della Scrofa, 39, a due passi da Camera e Senato, dove Fratelli d'Italia ha da poco trasferito il suo quartier generale. Un altro indirizzo denso di storia: sede del Msi di Almirante e poi di Alleanza Nazionale con Gianfranco Fini. Poi c'è un altro luogo identitario dell'ex Msi, in via Ottaviano, 9. A pochi passi da lì nel 1975 è stato ucciso lo studente greco Mikis Mantakas e per questo ha avuto sempre una centralità nella topografia della destra romana. Dopo lo scioglimento di An era stata occupata dal Movimento Sociale Europeo fino a quando, nel 2015 non è stato minacciato lo sfratto. Fu forte la mobilitazione di tutti i camerati romani per evitare che la sede si trasformasse in un locale commerciale. Interviene allora la Fondazione An, che a inizio luglio 2018 compra l'immobile da Pasquale ed Eleonora Romualdi. Un ottimo affare. Per 174 metri qua-

drati a pochi passi da San Pietro, gli ex missini hanno speso solo 50 mila euro: 288 euro al metro quadro in una zona in cui anche per un box le quotazioni sono assai più alte. Da quando è stato acquistato però «non è più frequentato come un tempo», racconta la portiera. Pasquale Romualdi non è parente di Pino, uno dei camerati fondatori del Movimento sociale italiano insieme a Giorgio Almirante. È un'immobiliarista romano che ha perso la battaglia con i militanti morosi. E ha permesso alla fondazione di chiudere un buon affare. «Siamo stati costretti, non si è trovata una situazione migliore in 45 anni», spiega Romualdi a L'Espresso, «L'appartamento era occupato da persone non facilmente gestibili. Siamo stati espropriati di quel bene molto tempo fa».

Oltre allo stabile di via Ottaviano, ce n'è anche un terzo, sempre nel cuore di Roma. È al civico 40 di via Paisiello, a due passi da Villa Borghese, polmone verde della Capitale. È stato donato ad Alleanza nazionale dalla contessa Anna Maria Colleoni, una «camerata vera», dice di lei chi la conosceva bene: alla sua morte, nel 1999, tutto il suo patrimonio finì al partito allora guidato Gianfranco Fini. Da allora l'appartamento nel centro di Roma ha avuto più inquilini: l'ultimo "legale" è stato La Destra di Francesco Storace, poi è stato occupato dai neofascisti di Forza Nuova dell'ex terrorista nero Roberto Fiore. Sul citofono c'è ancora la sigla F.N. e la scritta Futura Vis, srl riconducibile alla famiglia di Roberto Fiore

che ha sede proprio al domicilio che fu della Colleoni. Quello di via Paisiello non è l'unico lascito della contessa camerata ad An. Ce n'è stato un altro ben più noto, poi venduto: era al 14 di Boulevard Princesse Charlotte, a Montecarlo. È stata la celebre casa di Fini a Montecarlo. Era stata ceduta nel 2008 dagli ex missini per 330 mila euro a una società offshore di proprietà di Giancarlo Tulliani, fratello di Elisabetta, moglie di Fini. Società che poi lo rivende per 1 milione e 360 mila euro a un'altra offshore, di proprietà di Francesco Corallo, ex re delle slot machine legali, rinviato a giudizio a giugno per associazione a delinquere, peculato, riciclaggio ed evasione fiscale, e anche per la casa di Montecarlo.

Nella lista delle fondazioni d'area c'è poi la Giuseppe Tatarella. A capo Francesco Giubilei, '92, fondatore di Nazione Futura. Organizza eventi in giro per l'Italia, a cui partecipa anche l'uomo di Steve Bannon, Benjamin Harnwell. Giubilei ha per soci d'affari anche grand commis di Stato buoni per tutte le stagioni. Ne "Il periscopio delle idee", una piccola casa editrice, con lui troviamo: Carlo Malinconico, sottosegretario alla presidenza con Monti; Pino Pisicchio, ex Dc, che rimpiange «i tempi di De Mita e Andreotti»; Andrea Monorchio, già ragioniere generale dello Stato; infine, Luigi Tivelli, che intercettato in un'inchiesta sui fondi al teatro Eliseo si definiva «il Fausto Coppi del lobbying». Altro che popolo sovrano. ■

Grandi opere: altri 100 milioni investiti da Anas

►Il presidente Gemme incontra i sindaci:
aggiornato il piano in vista dei Mondiali

Anas rivede i piani e mette in cantiere altri cento milioni per la strada Statale di Alemagna. Trentasette sono in totale gli interventi previsti lungo l'asse viario. L'annuncio sullo stato delle opere è stato comunicato da Claudio Andrea Gemme in due incontri il primo a Pieve di Cadore e il secondo a Longarone. Un piano gigantesco che però vede ancora al palo i punti strategici della nuova viabilità sull'Alemagna ovvero le quattro varianti destinate a mancare l'appuntamento 2021.

Marsiglia a pagina II

Il piano per i Mondiali Viabilità 2021: Anas rivede i piani e mette sul piatto altri 100 milioni

►Il presidente Gemme incontra i sindaci per fare il punto:
la Via dovrebbe licenziare le quattro varianti entro fine anno

37

sono gli interventi
previsti lungo
la 51 di Alemagna
STATALI

BELLUNO Aumentano le disponibilità per la viabilità legata ai Mondiali di sci 2021 di Cortina, mentre si guarda già alle Olimpiadi 2026 Cortina-Milano destinate a portare altri fondi dentro ai quali già si intravede la possibilità di

finanziare la variante di Longarone e di riesumare la discussa e mai realizzata circonvallazione di Cortina.

L'annuncio sullo stato di attuazione delle opere 2021, è stato fatto ieri da Claudio Andrea Gemme, presidente dell'Anas, nonché commissario di Governo per l'attuazione del piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021, in due tappe belluensi: prima a Pieve di Cadore quindi a Longarone.

L'aumento del fondo per Cortina 2021 viene legato alla rimodulazione del piano di investimenti

che porta così l'importo complessivo a 270 milioni di euro grazie ad uno stanziamento aggiuntivo di 100 milioni. Entrano così in gioco anche i miglioramenti sulla 51 bis e sulla 52 Car-



nica (in primis la galleria del Comelico), dando così risposta alle istanze sollevate dal territorio nell'incontro di fine 2018.

A tenere le fila dei due summit con i sindaci, è stato il presidente della Provincia, Roberto Padrin.

Un piano gigantesco che però vede ancora al palo i punti strategici di quella che sarà la nuova viabilità sull'Alemagna, ovvero le quattro varianti di Tai, Valle di Cadore, San Vito e Cortina destinate a mancare clamorosamente l'appuntamento con il 2021. Dal settembre 2018, i progetti sono in fase di Valutazione di impatto ambientale. La previsione annunciata ieri dall'Anas è che l'iter possa concludersi già entro questo mese per dare così il via alle Conferenze dei servizi.

Padrin ha parlato di «ritardi enormi. Mi auguro - ha aggiunto - che i cantieri possano partire almeno prima dei Mondiali 2021».

Gemme ha fatto il punto dello stato dei cantieri avviati sulle statali. «In particolare - ha spiegato il dirigente - dei previsti 37 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della 51 che saranno completati entro il 2020: 16 sono stati ultimati; 14 sono in corso; 4 di prossimo avvio; 3 con progetto esecutivo in corso di approvazione. Per quanto riguarda l'avanzamento dei lavori relativi alle infrastrutture tecnologiche per la Smart road Cortina 2021, i previsti interventi sulla statale 51 di Alemagna, in opera e in corso di attivazione, riguardano la fornitura e l'installazione di una infrastruttura tecnologica per un investimento complessivo di circa 26 milioni di euro. I lavori cominciati nel luglio 2019 termineranno per settembre 2020. Importanti novità riguardano anche la Rimodulazione ed Integrazione del piano - ha spiegato ancora il commissario Gemme - a seguito dei finanziamenti aggiuntivi per le statali 51, 51 bis e 52 Carnica previsti nell'aggiornamento del Contratto di Programma Anas 2016-2020».

Lauredana Marsiglia



Le nuove risorse

Destinati 26 milioni per la 52 Carnica altri 8 andranno a potenziare la 51 bis

L'Anas mette sul piatto altre risorse per 100 milioni di euro che, uniti al finanziamento iniziale di oltre 170 milioni, raggiungono un investimento complessivo di circa 270 milioni. La somma viene così suddivisa: 235 milioni di interventi sulla 51 di Alemagna, dove si lavora anche in chiave di ammodernamento tecnologico, 8 milioni sulla 51 bis e 26 milioni sulla 52 Carnica.

«Da tenere presente - aggiunge il presidente della Provincia, Roberto Padrin -

che sulla 52 Carnica ci son altri 70 milioni legati alla realizzazione del Col Trondo e che esulano dal piano strategico per Cortina 2021» Cifre su cifre che spesso non tornano se si guardano gli annunci fatti precedentemente; all'inizio dell'avventura dei Mondiali di sci 2021 si parlava infatti di 242 milioni di euro di cui 170 destinati all'Alemagna e 70 alla statale Carnica. In questi anni gli importi tuttavia sono andati modificandosi in "corso d'opera" e le somme spesso non tornano.

Alemagna, gli autotrasportatori chiedono un incontro con il prefetto

**DANIELE DE BONA:
«LA STATALE CONTINUA
A EVIDENZIARE
GROSSE CRITICITÀ
SUL FRONTE
DELLA GESTIONE»**

L'ISTANZA

Un tavolo tecnico in prefettura per fare il punto sul futuro della Statale 51 di Alemagna. A chiederlo la categoria dell'Autotrasporto di Confartigianato Belluno, guidata da Daniele De Bona, che ieri si è riunita in città. Al tavolo anche il vice prefetto di Belluno Antonio Russo, l'Ispettore della Polizia Stradale, Loretta Chenetti, l'assessore alla Mobilità del Comune di Cortina, Benedetto Gaffarini, il consigliere della Provincia di Belluno, Ivan Minella. Un'occasione per capire cosa succede oltre i confini della regione: a parlare anche Elmar Morandel che ha portato l'esperienza dell'Alto Adige e Bruna Grizzo, per Pordenone. «Un dato è certo - ha spiegato De Bona - il traffico pesante sulla statale di Alemagna continua a evidenziare grosse criticità per la gestione della strada stessa da parte di Anas, ma anche per il continuo incremento del numero di transiti per solo attraversamento che non potrà proseguire in futuro illimitatamente visto che il territorio attraversato dalla statale 51 di Alemagna gode del riconoscimento di patrimonio Unesco».

MOTIVO SCATENANTE

Proprio per questo è nato l'incontro tra tutti i soggetti che operano su questo asse viario, al fine di collaborare e attrezzarsi in relazione agli importanti lavori che andranno a interessare l'Alemagna da qui agli appuntamenti del 2021 e del 2026. Ad animare il dibattito il reportage fotografico realizzato dagli imprenditori Mirko Antole e Roberto Dibona: «Dai tir intra-

versati sulla neve perché privi di catene a cartelli stradali scritti solo in italiano, magari incomprensibili agli stranieri, da blocchi di traffico in aree di competenza Anas Venezia a nessun blocco in territori di competenza di Anas Bolzano, da guard rail abbattuti per manovre improvvise a rifiuti abbandonati lungo la strada da camionisti maleducati» spiegano. «I lavori hanno permesso anche di mettere a confronto posizioni e scelte assunte in altre province per dare soluzioni ad analoghi problemi».

OLTRE I CONFINI

Il presidente alto atesino, Emar Morandel, ha portato l'esperienza nella limitazione dei passaggi dei mezzi pesanti stranieri sul Passo Resia, andando ad agevolare le imprese che hanno la sede nella zona e i mezzi pesanti che caricano o scaricano in quella zona ma anche l'istituzione di specifici tavoli per monitorare la situazione. A tal riguardo dall'assessore alla Mobilità del Comune di Cortina d'Ampezzo, Benedetto Gaffarini, ha appoggiato la proposta di chiedere alla Prefettura di Belluno l'istituzione di uno specifico tavolo tecnico permanente con le amministrazioni dei Comuni interessati e gli organismi presenti al dibattito. «Dialogo e coinvolgimento - spiega Confartigianato - sono state anche le linee guida indicate dall'ispettore Chenetti quale metodologia da intraprendere per arrivare agli obiettivi prefissati dalla categoria dell'Autotrasporto». Ad emergere è stata comunque la necessità di confronto. «Conto - afferma il presidente Daniele De Bona - che queste premesse si trasformino in azioni concrete per arrivare a far sì che il territorio attraversato dalla statale 51 e soprattutto la parte alta della nostra provincia, trattandosi di patrimonio Unesco, possa ottenere un'attenzione particolare da parte della Regione Veneto e nel Piano regionale dei Trasporti».



AUTOTRASPORTATORI Daniele De Bona guida la categoria della Confartigianato Belluno



«Aperto il primo cantiere a Fortogna»

IL NODO LONGARONE

BELLUNO «Siamo soddisfatti per le risorse aggiuntive annunciate dall'Anas - commenta Roberto Padrin, presidente della Provincia - L'assegnazione dei Mondiali di sci 2021 è stata una chiave di volta per portare risorse importanti».

Padrin, nel vertice di ieri col presidente Anas, Claudio Andrea Gemme, ha toccato anche il progetto della variante di Longarone, opera strategica da circa 200 milioni di euro di cui esiste già un tracciato embrionale. «Sarà un'opera fondamentale per risolvere il problema del traffico», afferma Padrin che già guarda alle Olimpiadi 2026 per trovare le coperture necessarie.

Intanto, proprio in queste settimane, su Longarone sono partiti i primi cantieri legati a Cortina 2021.

«Si tratta di quattro opere - spiega Padrin calandosi nella veste di sindaco di Longarone -: il tratto di Fortogna-4 Valli che è già stato cantierato e sarà pronto per la fine di maggio (2 milioni 390mila euro); lo stralcio che riguarda la corsia di canalizzazione dalla statale 51 alla provinciale 251 della Val di Zoldo unitamente al percorso pedonale dall'ingresso di Longarone fino alla stazione (1 milione 290mila euro), i lavori partiranno a gennaio e finiranno a luglio 2020; terzo tratto è quello dalla stazione ferroviaria all'ingresso sud di Castellavazzo (2 milioni); la quarta opera, da 21 milioni, si divide invece in 6 lotti che riguardano una pluralità di opere nel tratto da Castellavazzo alla galleria di Termine (consegna cantieri a marzo e completamente a dicembre 2020). Di particolare importanza sarà la sistemazione di via Uberti che dalla statale porta in zona Malcom, quest'arteria sarà un'alternativa importante durante l'esecuzione degli altri cantieri che non mancheranno di comportare chiusure e limitazioni. Ricordiamo che via Uberti è ancora chiusa per i danni provocati da Vaia e sono in corso lavori per 1,4 milioni di euro da parte di Anas. I lavori dovrebbero essere completati entro quattro mesi».



**LA VARIANTE
 SARA L'OPERA
 FONDAMENTALE
 CONTIAMO
 SULLE OLIMPIADI**

**Roberto
 Padrin**



Conca di navigazione, giro di vite

► Il Consorzio Venezia Nuova chiede alla ditta di accelerare i tempi della progettazione

► Il piano esecutivo per il rifacimento della porta sul lato mare non è stato ancora presentato

LE DIMENSIONI DELLA LUNATA E IL POSIZIONAMENTO RICALCANO IL MODELLO DELLE NAVI PIU' PICCOLE DI QUELLE ATTUALI

IL PROBLEMA

VENEZIA Nei giorni scorsi il Consorzio Venezia Nuova ha sollecitato alla ditta Cimolai di Pordenone il completamento del progetto esecutivo per il rifacimento della porta lato mare della conca di navigazione a Malamocco, ma anche altri quattro elaborati che riguardano opere collaterali, essenziali per garantire la funzionalità del corridoio di passaggio per le navi a fianco della diga di Pellestrina lungo 380 metri e largo 50. Perché con entrambe le porte aperte, come ora, il rischio è quello di creare delle profonde voragini sul fondale, con danneggiamenti pesanti, in caso di sollevamento dell'intera schiera delle dighe mobili alla bocca di porto di Malamocco in condizioni di forte marea, come sostiene anche l'ingegnere idraulico Giovanni Cecconi, che rileva come «In alcuni casi l'acqua raggiunge una velocità di 7 metri al secondo, cioè di 25 chilometri all'ora e quindi alzare le paratoie in casi estremi può essere rischioso».

Secondo il Consorzio si sta procedendo, sia pure molto lentamente: la lunata a protezione della conca è stata sistemata per la terza volta, anche perché man mano stanno emergendo le modifiche che il mare compie

nel tempo e la insufficiente qualità dei materiali (sassi) utilizzati durante la realizzazione, che probabilmente non è stata controllata bene. Una lunata progettata per navi più piccole di quelle che transitano ora e cambiare l'orientamento di una diga sommersa in mare, al largo, non è uno scherzo.

«Bisogna essere molto bravi a pilotare» aggiungono al Cvn.

LE PORTE

Quanto alle porte della conca, poi, quella lato mare va completamente rifatta perché danneggiata dalla mareggiata del 2015 che la fece sprofondare sul fondale scardinandola, l'altra, quella dalla parte della laguna, invece, va sistemata.

E il Consorzio non ha ancora trovato il nuovo direttore dei lavori che si dovrà occupare della fase esecutiva. Finora ha seguito i lavori Alberto Borghi, direttore tecnico di Comar.

L'incarico per un valore di 30 milioni alla Cimolai prevede la demolizione e lo smaltimento della porta lato mare, salvandone i preziosi apparati elettromeccanici e la realizzazione di una nuova (già progettata dalla società belga Sbe), rendendola probabilmente più pesante per darle maggior stabilità. In più dovrà valutare la consistenza di quella lato laguna, e demolire il sistema di guida della porta lato mare, eseguendo un nuovo sistema di scorrimento della nuova porta. Il tutto a una profondità di 14 metri ma all'asciutto grazie a un sistema costituito da torrini metallici collegati da una galleria di lavoro.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PELESTRINA La conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco



Fanghi al Molo Sali, il porto "respira"

►L'Autorità ottiene dalla Regione l'area vicina a Fincantieri ►L'innalzamento delle Tresse, necessario per le operazioni che potrà essere riempita con gli scavi del canale dei Petroli a garanzia della navigabilità, resta però bloccato in Salvaguardia

**SINDACATI IN ALLARME
PER I NUOVI RINVII:
CONVOCATA
PER MERCOLEDÌ
UN'ASSEMBLEA A
S. MARIA DELLE GRAZIE**

MARGHERA

Una notizia buona e una cattiva per la vita del porto. La Regione alcuni giorni fa ha dato l'assenso al trasferimento all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adsapmas) dell'area del Molo Sali lungo il canale industriale Nord, vicino a Fincantieri. Oggi è una rientranza del canale piena d'acqua, domani potrà essere riempita di circa 500 mila metri cubi di fanghi scavati dal canale dei Petroli, in modo da riportare il pescaggio della principale via di accesso alle banchine a 11:50 metri indispensabili per far transitare anche le navi più grandi. In tal modo la Capitaneria di porto potrà emettere un'altra ordinanza per superare quella del primo ottobre scorso con la quale ha ridotto i pescaggi a 10:20 metri. de-

cisione che ha provocato la proclamazione dello stato di agitazione da parte dei Sindacati: «Abbiamo perso una portacontainer di 8,500 container e prevedibilmente altre 7 navi oceaniche. A fine anno avremo perso 40 mila container e oltre 100 navi».

UN PRIMO PASSO

La Regione ha deciso di affidare al Porto la competenza di quello specchio d'acqua, togliendola quindi all'ambito del Vallone Moranzani (che rientra nel progetto Pif per ospitare e trattare tutti i fanghi della laguna): così il Porto può già ricominciare i lavori di scavo, dato che quella rientranza è già destinata ad ospitare fanghi (che serviranno ad imbonirlo creando una nuova banchina portuale) e quindi non è necessario il vaglio della Commissione di Salvaguardia.

Ciò che, invece, è ancora bloccato da mesi in Salvaguardia (oltre all'intervento di protezione dalla cassa di colmata B per impedire che i fanghi continuino a scivolare in acqua ostruendo il canale) è l'innalzamento, di un metro, dell'isola delle Tresse con un milione di metri cubi di fan-

ghi. Giusto ieri si è svolta la riunione ristretta della Commissione che ha chiesto una serie di verifiche che il Porto dovrà produrre il 19 dicembre alla riunione plenaria che dovrà decidere se autorizzare o bocciare l'intervento.

Con le Tresse e il Molo Sali, il Porto ha calcolato che potrebbe liberare i canali di Marghera e di Chioggia (scavando circa 100 mila metri cubi di fanghi a Chioggia e il resto a Marghera) e mantenerli alle profondità indicate dal Piano portuale per almeno un altro anno e mezzo, dando così il tempo al Governo di varare il nuovo Protocollo fanghi che consentirà di sistemarli (dato che non sono inquinati) in altre zone della laguna per ridisegnare rii, barene e ghebi.

I Sindacati avevano sospeso il primo di tre giorni di sciopero generale, in attesa delle decisioni della Commissione ma, a fronte dei nuovi rinvii, hanno convocato un'assemblea mercoledì a Santa Maria delle Grazie in via Poerio, per decidere come riprendere e proseguire la protesta.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DALL'ALTO L'area del Molo Sali (al centro in marrone) che verrà riempita da 500mila metri cubi di fanghi scavati dal canale dei Petroli

Recupero edilizio, i piani per Venezia e Matera

CASA

MESTRE Sono una decina i casi più gravi di immobili colpiti dall'Acqua Granda del 12 novembre, che necessitano di un intervento da parte di Ater. Si trovano a Sant'Agnesse, Cannaregio, la Giudecca e piazzale Roma. «Stiamo valutando le possibilità di individuare delle mobilità per permettere ai nostri inquilini di andare altrove - dice Raffaele Speranzon, presidente dell'Ater di Venezia - Siamo ancora in una fase di monitoraggio, ma sono 60 circa le strutture, tra immobili, negozi e magazzini danneggiati al piano terra e ai piani rialzati, di cui stiamo osservando le condizioni. Ma poi ci sono altre situazioni da verificare nel tempo, perché i danni prodotti dall'acqua alta sono ai piani terra, ma ci sono anche quelli provocati dal maltempo. Stiamo facendo la conta dei danni subiti». Sono cifre importanti quelle stimate, che vanno dai 20mila euro fino ai 40mila euro per via di impianti di riscaldamento e caldaie.

Speranzon ne ha parlato ieri all'auditorium di M9 durante il

convegno "ATERigenera la casa pubblica nel futuro urbano". L'incontro è partito dall'"Indagine sui non abitanti", inserita tra i progetti per Matera Capitale della Cultura 2019. Uno studio sulle case popolari che mette a confronto due esperienze progettuali ed abitative: le case della Giudecca a Venezia e il rione Serra venerdì a Matera, accomunate dalle storie di trasferimento degli abitanti nell'architettura moderna. L'Ater di Venezia ha collaborato con quella di Matera per un progetto all'interno del rione Serra: un esempio di riqualificazione "partecipativa" che potrebbe ora essere replicato nella stessa Venezia. Per entrambe le città nel corso dei lavori, a cui hanno partecipato Fabio Nordio, vicepresidente dell'Ater di Venezia, Luca Talluri, presidente di Federcasa, lo storico dell'architettura Amerigo Restucci, Fabio Ciaravella, curatore del progetto "Indagine sui Non Abitanti", e il docente Massimo Bricocoli, è stato ribadito che è fondamentale l'edilizia residenziale pubblica,

per mantenere i loro centri storici "vivi", cioè abitati dai residenti. (f.spo.)



Ca' Foscari inaugura il "Camplus" per gli studenti a Santa Marta

► Domani la cerimonia nel teatro dell'ateneo

E VENERDI' IN PIAZZA S. MARCO LA CERIMONIA PER LE LAUREE SALTATA IL 15 NOVEMBRE

UNIVERSITA'

VENEZIA Domani mattina alle 11 al teatro Santa Marta si terrà l'inaugurazione del Camplus Venezia Santa Marta, il nuovo complesso che Ca' Foscari mette a disposizione per l'ospitalità degli studenti. Un progetto, realizzato negli ex edifici del Porto, che prevede 650 posti letto. Il complesso, che consta di tre edifici ("Cubo", "Parallelepipedo" ed "Edificio Sud"), si sviluppa in un terreno di 20mila metri quadri. La distribuzione prevede la presenza di 5mila metri quadri esterni, di aree comuni che favoriranno la vita sociale degli studenti, e altri 15mila interni. Il progetto è stato possibile grazie alla collaborazione tra Porto di Venezia, la Cassa depositi e prestiti investimenti, il fondo Fabrica Sgr e Camplus. L'investimento complessivo, di 30 milioni di euro, è stato possibile grazie all'utilizzo del Fondo Erasmo. Domani mattina alla cerimonia di inaugurazione saranno presenti il sindaco Luigi Brugnaro, il presidente del Porto Pino Musolino, il rettore

Michele Bugliesi, Alberto Scutari (componente commissione ministeriale 338/2000), Pasquale Tridico (presidente Inps), Marco Sangiorgio (direttore generale Cassa depositi e prestiti Sgr), Giovanni Maria Benucci (amministratore delegato Fabrica immobiliare Sgr), Maurizio Carvelli (Ceo e Founder Camplus), Alberto Albertini (project pirector, team lead Consorzio di Progettazione), Carlo Zini (presidente Cmb), Alberto Riva (amministratore delegato Jacobs Italia).

L'appuntamento di domani apre una settimana importante per Ca' Foscari, che proseguirà martedì alle 11 a San Giobbe (aula Saraceno) con la presentazione del master in Mobility innovation and management e si chiuderà venerdì 13 dalle 13.30 in Piazza San Marco per la cerimonia di laurea di 1.127 neo dottori dell'università per le lauree triennali dei corsi di Venezia e Treviso. Questa edizione sostituisce quella del 15 novembre, saltata per l'acqua alta. Ca' Foscari tra l'altro ha aperto una campagna di raccolta fondi per la città.



RETTORE
Michele Bugliesi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Restauri, a "secco" le case per turisti

►Il sindaco Luigi Brugnaro ha annunciato il ripristino dei finanziamenti della Legge speciale sospesi nel 2006

►Il bando sarà destinato solo ai proprietari che incentivano la residenza a Venezia, niente soldi a chi affitta per altri scopi

Il sindaco lo ha annunciato. Con i soldi che arriveranno dalla Legge speciale nei prossimi anni, ripartiranno anche i bandi per il restauro conservativo degli immobili privati residenziali di Venezia e delle isole. Una "linfa" che mancava da più di dieci anni, quando la giunta Cacciari ter fece un bando da 16 milioni con le briciole avanzate dei bandi precedenti nel 2006. Prima dell'avvio del Mose, che per volontà dei Governi che dal 2004 si sono succeduti, ha assorbito tutte le risorse destinate alla salvaguardia della città.

Tuttavia, potranno accedere al beneficio solo i proprietari che risiedono nei loro immobili

o quelli che affittano a residenti. Chi fa locazioni turistiche rimarrà fuori, non potendo il Comune finanziare chi già guadagna con un'attività ricettiva spesso affidata ad agenzie e che provoca non poco disagio agli altri residenti negli stessi palazzi, tra arrivi e partenze a tutte le ore e comportamenti non sempre civili.

Il sindaco Luigi Brugnaro aveva chiesto al Comitato la possibilità di usare parte dei fondi in arrivo alla città a questo scopo, che da troppi anni manca e che costituirà anche un incentivo per le imprese edili.

Fullin a pagina II

La ripresa, la salvaguardia

Torna il bando restauri Escluse le case per turisti

►Il sindaco Brugnaro ha annunciato la volontà di ripristinare i finanziamenti coi fondi per la salvaguardia, saranno finalizzati solo alla residenza. Non accadeva dal 2006

**LA PRIORITA'
E' SALVAGUARDARE
IL PATRIMONIO
EDILIZIO PRIVATO
DEL CENTRO STORICO**

**«LO HO ANTICIPATO
IN COMITATONE
UNA PARTE DEI SOLDI
SARÀ DESTINATA
A CONTRIBUTI»**

LEGGE SPECIALE

VENEZIA L'ultimo bando per il restauro degli immobili privati residenziali (leggi case) a Venezia fatto con i soldi della Legge Speciale risale al 2006 e si era concluso nel 2010. E già quello, da 16 milioni, era finanziato raschiando il fondo del barile, con i residui dei bandi effettuati fino a dieci anni prima. Poi, non c'è stato più niente, con la scusa che Venezia riceveva già i soldi per il Mose.

RESTAURI

Adesso però è il momento di ricominciare, per consentire ai veneziani di conservare i loro immobili e anche per far girare l'economia del settore edile, che a Venezia ha goduto per anni di questo carburante supplementa-

re.

Il sindaco Luigi Brugnaro ha anticipato in Comitato l'intenzione di destinare allo scopo una parte dei fondi che arriveranno dallo Stato e ora se la sente di poterlo annunciare.

«Ho già chiesto al Governo - ha detto Brugnaro - che una parte dei soldi che ci saranno dati vada ai privati per i restauri conservativi delle loro case. Bisogna ricominciare e poi continuare con il rifinanziamento della Legge, almeno nella forma stabilita dal Comitato».

Il rifinanziamento a regime dei contributi di Legge Speciale anticipato in sede di Comitato e la promessa di ulteriori finanziamenti strutturali che saranno inseriti dal governo consentirà quindi la ripresa dei contributi

per il restauro ed il risanamento conservativo degli immobili privati, previsto esplicitamente come misura di salvaguardia della città dall'art. 6 della legge 798/1984.

«Tale iniziativa - dicono dal Comune - costituirà una puntuale risposta alle esigenze della città antica e delle isole della laguna e segna un punto di svolta significativo considerando che, a parte un



bando a cavallo del 2010, gli ultimi bandi risalivano ai primi anni 2000».

Prima del Mose, appunto.

NO LOCAZIONI TURISTICHE

La misura sarà finalizzata esclusivamente all'edilizia residenziale al fine di coniugare le esigenze di salvaguardia del patrimonio immobiliare e di sostegno alla residenzialità. Ciò comporterà sia l'esclusione di benefici per coloro che utilizzano gli immobili per finalità di locazione turistica, sia una serie di vincoli per far sì che i contributi possano andare a beneficio di proprietari che effettivamente assumono impegni sul fronte del mantenimento della residenzialità.

È un altro segnale importante nella difficile lotta alla deregolamentazione del settore extralberghiero, dove viene considerato "residenziale" un immobile affittato ogni giorno a persone differenti. E molto raramente a cura del proprietario, che invece tende a rivolgersi a servizi che vanno dal check-in alle pulizie, fino alla gestione completa dell'immobile. Così, la città è diventata una sorta di albergo diffuso che si è introdotto nelle scale dei veneziani, con il disagio che ne consegue.

Anche al Governo è stato chiesto un intervento per limitare il fenomeno, che sta generando una distorsione del mercato immobiliare, i cui effetti sono sotto gli occhi di tutti coloro che dal turismo non guadagnano nulla. La sharing economy non è da demonizzare, ma va certamente regolamentata per mantenere la tipicità del tessuto sociale. Su questo anche l'Unesco è molto attento e sta studiando il fenomeno su scala globale.

GLI ALTRI FRONTI

Sono in corso i lavori per la sistemazione di 168 appartamenti di proprietà comunale, cui si aggiunge al lavoro già svolto tra il 2015 e il 2017 su altri 91 alloggi. Secondo il piano dell'amministrazione comunale, entro il 2020 gli alloggi resi disponibili e assegnabili saliranno ad un numero di 257 appartamenti pari ad un impegno economico di 10 milioni 736mila euro.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA NOTTE TERRIBILE Il sindaco Brugnaro al telefono con Roma durante l'alluvione del 12 novembre

Ciclabile record sulla laguna

► Domani il via ai lavori della pista più lunga d'Europa: sette chilometri

► Pedana a sbalzo lungo il canale Pordelio Un altro percorso collegherà a Jesolo

**IL SINDACO
ROBERTA NESTO:
«DOPO IL RECENTE
EPISODIO, NON CI SONO
RISCHI DI CEDIMENTI
DEL MURO»**

CAVALLINO-TREPORTI

Al via i lavori per la realizzazione della pista ciclabile di via Pordelio. E' l'intervento atteso da anni, che verrà ufficialmente avviato domani, con l'apertura del cantiere programmata per le 10.30, a ridosso di piazza Santa Maria Elisabetta, a Cavallino. Ad essere realizzata sarà la pista ciclabile fronte laguna più lunga d'Europa, sette chilometri di percorso ciclopedonale, cinque dei quali a sbalzo e agganciati direttamente sul muro di contenimento del canale Pordelio, che verrà appositamente rinforzato.

COSTI E PROGETTO

Il tutto con un costo di dodici milioni di euro, di cui dieci recuperati attraverso i fondi della legge speciale per Venezia sbloccati dopo il fortunale del 2017. In base al progetto, la consegna dei lavori è prevista per il 23 aprile 2024, anche se l'Amministrazione comunale

ha già chiesto alla ditta esecutrice di accelerare i tempi. In ogni caso per evitare disagi durante il periodo estivo i lavori saranno sospesi. Per questo, e soprattutto in vista dell'inizio dei lavori, il Comune ha pubblicato un'ordinanza che stabilisce, nei giorni feriali, dalle 7 alle 18 e comunque fino alla conclusione dei lavori, con esclusione dei periodi estivi di fermo cantiere (dal 16 giugno al 31 agosto di ogni anno), che il cantiere venga opportunamente segnalato e che in prossimità dell'area dei lavori la velocità massima consentita venga ridotta a 30 chilometri orari. La zona di cantiere dovrà essere adeguatamente delimitata e dovrà essere garantita la visibilità notturna del cantiere e della segnaletica temporanea. Sempre in prossimità del cantiere, la circolazione stradale dovrà avvenire a senso unico alternato regolato da impianto semaforico o da movieri.

IL SINDACO

«Oggi più che mai - commenta il sindaco, Roberta Nesto - è necessaria un'opera di messa in sicurezza e riqualificazione della nostra viabilità. In meno di due anni siamo passati dalla progettazione all'apertura del cantiere per la realizzazione della pista ciclabile di via Pordelio. Sono state fatte delle verifiche, non ci sono rischi di cedimenti sul muro di contenimento dell'omonimo canale, realizzare la pista ciclabile significa anche mettere in sicurezza questa strada e le rive del canale lagunare».

bile di via Pordelio. Sono state fatte delle verifiche, non ci sono rischi di cedimenti sul muro di contenimento dell'omonimo canale, realizzare la pista ciclabile significa anche mettere in sicurezza questa strada e le rive del canale lagunare».

LE ALTRE PISTE

Se sempre in via Pordelio stanno continuando i lavori per la chiusura della voragine che si è formata all'altezza di Ca' Ballarin, con la conclusione dell'intervento prevista entro Natale, sul ponte sul fiume Sile continuano anche i lavori per la realizzazione della pista ciclabile che unirà Cavallino con Jesolo. Si tratta del percorso riservato alle biciclette che verrà costruito sul cavalcavia, per permettere di collegare le piste ciclabili esistenti tra i due comuni con una spesa di circa 120 mila euro, divisa praticamente a metà tra i due enti. La nuova pista ciclabile verrà realizzata sulla carreggiata che conduce a Jesolo, delimitata e separata dal traffico. Questo percorso andrà a collegarsi con il Masterplan per la mobilità sostenibile nel Veneto Orientale, un progetto promosso dalla Conferenza dei sindaci e finanziato dalla Regione per favorire la mobilità in bicicletta.

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PASSERELLA SUGGESTIVA Ecco come sarà la pista ciclopedonale lungo il canale Pordelio

Cementificio, tocca al Porto trattare con i privati

CHIOGGIA

Il mercato ittico all'ingrosso al posto dell'ex cementificio? L'ipotesi, anticipata ieri dal Gazzettino, è affascinante, perché risolverebbe in un colpo due problemi: quello del "buco" urbanistico rappresentato dalla fabbrica dismessa e quello del trasferimento del mercato che, nella sua attuale collocazione, genera molti problemi di traffico e compatibilità ambientale. Ma la risposta non spetta al Comune. Sarà l'Autorità portuale, infatti, a dover trattare con i privati, proprietari dell'area, per giungere ad un accordo che ne permetta il nuovo utilizzo.

Ma andiamo con ordine. Il Comune sta predisponendo, in accordo con l'Autorità portuale, il Documento di pianificazione strategica di sistema. Un elaborato che delinea, nell'ambito comunale, le aree destinate a funzioni strettamente portuali, la cui gestione spetta all'Autorità, le aree di interazione porto-città, e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio. Il documento andrà, prima, in Commissione e sarà, poi, approvato, con eventuali modifiche, dal Consiglio comunale. Al momento esso stabilisce che alcune aree, tra cui Punta Poli e una zona ad est di via Maestri del Lavoro, passano dall'esclusiva competenza portuale ad aree di interazione porto-città, permettendone così una maggiore flessibilità. Si prevede, poi, che ven-

gano mantenuti a funzione peschereccia gli spazi acquei e la sezione portuale sul lato nord dell'Isola Saloni e che le banchine a ovest siano destinate alla piccola crocieristica. In questo contesto si inquadra il trasferimento del mercato ittico che, da tempo, i Cinquestelle pensano di collocare ai Saloni. Un'ipotesi che il Comune intende concretizzare con l'affidamento, a giorni, dello studio per la creazione di una nuova viabilità che separi il traffico residenziale da quello delle attività industriali presenti sull'Isola e che, dal punto di vista politico, il capogruppo Paolo Bonfà, presenta come una scelta «di coraggio» che, alle precedenti amministrazioni, «è sempre mancato». E la precisa collocazione del nuovo mercato ittico sarebbero gli spazi dell'ex cementificio. Quell'area era stata oggetto di un piano di recupero residenziale che, oggi, è decaduto ed è tornata ad essere «di sviluppo industriale per l'attività di pesca», secondo il vecchio piano Gottardo per il porto e, pertanto, di competenza dell'Autorità portuale, con la quale «siamo d'accordo - dice l'assessore ai lavori pubblici Alessandra Penzo - per l'utilizzo dell'area come mercato ittico». Il Comune non ha, finora, interpellato i privati (che restano, comunque, proprietari dell'area) perché, dice l'assessore, «non spetta a noi e la priorità era la suddivisione della competenze con l'Autorità». (d.deg)



Litorale
Un progetto
da 60 milioni
per le piste
ciclabili
A pagina XVIII



Ciclabili, piano da 60 milioni

► I Comuni di tutto il Veneto orientale lavorano a un "masterplan" per completare la rete esistente
► L'obiettivo è connettere centri storici e frazioni, collegandosi anche alle reti nazionali ed europee

IL SINDACO

Andrea Cereser: «Da gennaio cominceremo ad accantonare le risorse necessarie». Ricadute importanti sul piano turistico

SAN DONÀ

Un masterplan del Veneto orientale per collegare tra loro le piste ciclabili e realizzarne di nuove. Il progetto che vede San Donà come capofila è stato presentato ieri in sala Ronchi al palazzo del Consorzio di bonifica. La visione d'insieme della mobilità sostenibile è promossa da Conferenza dei sindaci e Vegal, che ha istituito un comitato scientifico e supportato i progettisti. Il piano aggiorna tutti i tracciati esistenti, ne studia la percorribilità e i punti neri, prevede interventi per completare o mettere in sicurezza gli itinerari e i servizi da erogare. Un piano che raccorda il territorio alle ciclovie europee, nazionali e regionali, mettendo in connessione centri storici e frazioni, località della costa e dell'entroterra. «È un progetto strategico voluto dalla Conferenza - ha spiegato la presidente Silvia Susanna - servizi e infrastrutture che consentono di pensare ad interventi e forme condivise di gestione del territorio. Il masterplan serve a migliorare la rete delle ciclovie, creare i presupposti per connetterle e poter accedere a bandi che riguardano temi ambientali e mobilità sostenibile, collegare le risorse già esistenti e le eccellenze di un territorio da 230mila abitanti».

I PROGETTI

Il sindaco di San Donà Andrea Cereser ha spiegato che lo studio

proietta il territorio nel futuro con ricadute importanti per l'occupazione. «Da gennaio si parte per mettere insieme le risorse necessarie a realizzare il piano - ha spiegato Cereser - comprende un potenziamento e nuove linee di mobilità, un programma di interventi coordinati per intercettare i finanziamenti e un ufficio per la mobilità ciclistica, una struttura operativa di supporto ai Comuni». Il costo complessivo per realizzare il piano è di 60 milioni. «La Regione è pronta a fare la sua parte - ha confermato il vicepresidente Gianluca Forcolin - c'è già qualcosa per partire in relazione al piano regionale della Mobilità. Soprattutto servono progetti efficaci come questo per accedere a fondi nazionali ed europei. Finalmente nel Veneto orientale si lavora in squadra, coinvolgendo la Regione». La rete, infatti, comprende San Donà, Musile, Noventa, Fossalta di Piave, Meolo, Ceggia, Jesolo, Eraclea, Caorle, Portogruaro, Pramaggiore, Annone Veneto, Gruaro, Cinto, Concordia, Fossalta di Portogruaro, San Michele al Tagliamento, San Stino, Teglio Veneto, Torre di Mosto, Portogruaro ma al progetto hanno aderito anche Quarto d'Altino e Cavallino. Molti i sindaci presenti, come i referenti di altri enti tra cui il Consorzio di Bonifica, Città metropolitana, Atvo, Fiab, Legambiente, consorzio Bim, l'azienda Livenza Tagliamento acque.

Davide De Bortoli



Il progettista

«Bisogna realizzare 25 chilometri in ambito urbano»

Un piano unico della mobilità sostenibile del Veneto orientale, che comprende anche bus e ferrovia. «Si tratta di un sistema urbano e di uno extraurbano, per cui servirà attrezzare le città, compresi i collegamenti tra centri e frazioni, e le grandi ciclovie europee».

È quanto spiegato da Marco Passigato dello studio Net-mobility di Verona che ha curato la progettazione coordinata con l'assessora alla Mobilità di San Donà Lorena Marin e il dirigente Baldovino Montebovi.

«C'è bisogno di realizzare circa 25 chilometri in ambito urbano da San Donà a San Michele al Tagliamento – spiega Passigato – riqualificare circa 100 chilometri del sistema già esistente, che in totale comprende 250 chilometri, lungo i fiumi e la costa. Altri 40 chilometri sono previsti per nuove piste nell'entroterra».

Gli itinerari già esistenti in funzione del cicloturismo sono quello dei Salsi ed altri interventi mirati come il ponte a San Stino; con il contributo della Città

metropolitana sono stati realizzati il collegamento Portegrandi-Caposile e lungo via Fausta a Cavallino-Treporti. Anche i Comuni hanno realizzato alcuni itinerari, lungo la costa c'è il gira-laguna da Punta Sabbioni a Bibione e lungo i fiumi il gira-Sile, gira-Livenza, gira-Piave e gira-Tagliamento. Una ciclovia turistica importante da realizzare sarà la Trieste-Venezia, che passerà anche vicino al Piave.

D.Deb.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TURISMO DELLE DUE RUOTE Cicloturisti nel Sandonatese in una foto d'archivio. Nel tondo in alto, il sindaco di San Donà Andrea Cereser



Catasto contro mercato: dove si paga di più

A Milano, sul residenziale, la differenza più alta: 120%. Ma con una riforma (annunciata e ritirata anche quest'anno), uffici e negozi ci guadagnerebbero

Le famiglie acquistano meno per uso diretto e l'anno prossimo è prevista una lieve frenata. Anche nel capoluogo lombardo

di **Gino Pagliuca**

Alla vigilia della presentazione della legge di Stabilità di quest'anno è andato in scena un teatrino a cui i contribuenti assistono da almeno un ventennio: l'annuncio della riforma del Catasto, seguito da un immediato dietro front.

In realtà nessuno vuole prendersi la responsabilità di avviare un iter lungo, irto di ostacoli, destinato ad aprire un infinito contenzioso con i contribuenti destinati a pagare di più e che soprattutto verrebbe vissuto dagli elettori come un aumento delle tasse.

Ma si spenderebbe davvero di più? Ad aliquote invariate per la stragrande maggioranza dei proprietari di abitazioni che debbono pagare l'Imu e di chi deve comprare una casa usata sarebbe senz'altro così; sul non residenziale, invece, a causa del crollo dei valori avvenuto negli ultimi anni, una buona fetta di proprietari potrebbe addirittura risparmiare.

Approfondendo della pubblicazione dell'ultimo rapporto sul mercato immobiliare di Nomisma abbiamo provato a mettere a confronto i valori medi di mercato di case, uffici e negozi nelle otto maggiori città italiane con i valori validi ai fini fiscali per l'Imu. Per le abitazioni abbiamo effettuato il calcolo anche con i valori congrui per l'acquisto agevolato (prima casa) e in regime ordinario.

Nel non residenziale il confronto sulla fiscalità di acquisto non è rilevante perché sia che si tratti di operazione Iva sia che a vendere sia un soggetto per cui va applicata l'imposta di registro è imponibile il prezzo dichiarato come reale dai contraenti, salvo successivo accertamento.

I calcoli

Cominciando dal residenziale, la differenza più forte tra catasto e mercato si registra a Milano: a fronte di un prezzo medio di mercato di 3.116 euro, l'Imu si paga su 1.416 euro, (120% la differenza), il registro prima casa su 974 euro (-220%) e la seconda casa su 1.062 (-193,3%).

La città dove il gap è meno marcato è Torino: la differenza tra imponibile Imu e valore catastale è solo del 7%: significa che in buona parte della città l'imposizione basata sul valore reale sarebbe comunque più conveniente.

Il discorso cambia per gli uffici, che sia a Milano sia a Roma pagano un Imu su valori medi più alti del prezzo di mercato, più basso rispettivamente del 13,8% e del 22,4%. Per i negozi di Milano i valori di vendita sono più alti di quelli fiscali solo dell'8,1% ma a Firenze ad esempio sono più bassi del 22,6%.

Venendo infine al mercato, Nomisma evidenzia che Milano sta facendo una corsa a sé: su base annua i prezzi risultano in aumento in tutte le tipologie e anche le previsioni triennali indicano un trend di crescita. Il residenziale va meglio del non abitativo perché sta aumentando la quota di acquisti per investimento, a causa dei bassi rendimenti di mercato delle obbligazioni. Le famiglie però comprano meno per uso diretto e l'anno prossimo è prevista per le transazioni residenziali una lieve battuta d'arresto.



Quanto ai prezzi, se su base annua Roma, Torino e Genova sono ancora in territorio negativo, con Milano a +3,1%, negli ultimi sei mesi hanno registrato un segno più in tutte le maggiori città. Il bilancio sul lungo periodo rimane pesantemente negativo: Milano perde il 12%, Roma quasi il 23%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

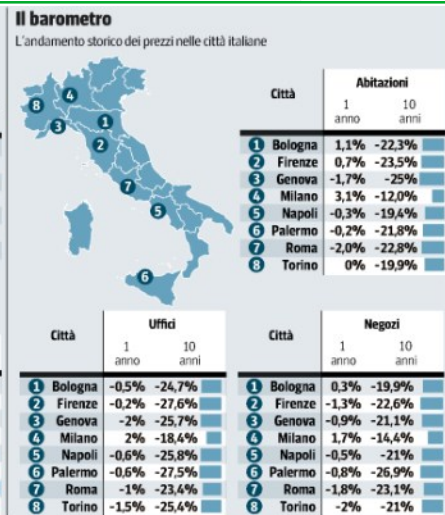
La mappa

Immobili residenziali (differenza tra il valore fiscale e quello di mercato. Valori al metro quadrato)

Città	Imu e Tasi		Acquisto I casa		Acquisto II casa		
	Valore di mercato	Valore fiscale	Differenza	Valore fiscale	Differenza	Valore fiscale	Differenza
Bologna	2.025	1.419	42,7%	976	107,6%	1.064	90,3%
Firenze	2.387	1.254	90,4%	862	176,9%	940	153,8%
Genova	1.418	1.303	8,9%	896	58,3%	977	45,1%
Milano	3.116	1.416	120%	974	220%	1.062	193,3%
Napoli	1.792	976	83,7%	671	167,1%	732	144,9%
Palermo	1.139	525	116,8%	361	215,3%	394	189,1%
Roma	2.784	1.731	60,9%	1.190	134%	1.298	114,5%
Torino	1.553	1.445	7,5%	993	56,4%	1.083	43,3%

Uffici e negozi (valori al metro quadrato)

Città	Uffici			Negozi		
	Valore di mercato	Valore fiscale	Differenza	Valore di mercato	Valore fiscale	Differenza
Bologna	1.932	1.961	-1,5%	2.390	2.912	-17,9%
Firenze	2.131	1.619	31,7%	2.729	3.524	-22,6%
Genova	1.332	1.862	-27,7%	1.950	1.999	-2,5%
Milano	2.615	3.034	-13,8%	3.580	3.312	8,1%
Napoli	1.671	1.655	1,0%	2.731	2.041	33,8%
Palermo	1.191	845	40,9%	1.818	1.640	10,9%
Roma	2.674	3.447	-22,4%	3.528	2.556	38%
Torino	1.362	2.113	-35,5%	1.635	1.235	32,4%



Fonte: Elaborazioni L'Economia del Corriere su dati TecnoCasa e Agenzia delle Entrate

L'Ego - 19/12

PORTOGRUARO

Ex Perfosfati, via ai lavori La sindaca: recuperiamo una struttura storica

PORTOGRUARO. Cerimonia di inizio lavori, ieri mattina, sulla copertura dell'ex Perfosfati, garantita dagli oltre tre milioni e mezzo di euro distribuiti dal Bando Periferie attraverso la Città Metropolitana al Comune di Portogruaro. Il 13 luglio 1900 venne presentato il progetto della Perfosfati in località Belvedere. Prese il via la storia della fabbrica di concimi chimici che ha attraversato l'intero XX° secolo. Nel 1989 venne dismessa e nel 1997 venne acquisita l'area dal Comune.

A ricordare questi passaggi è stata la sindaca Maria Teresa Senatore che ha radunato attorno a sé la giunta e i consiglieri di maggioranza. Tra loro quelli della Lega e l'indipendente Adriano Drigo. Attorno molti portogruaresi e alcuni ex dipendenti.

«Perfosfati è stato un grande mondo» ricorda la sindaca «potevano scegliere altre strade, ma abbiamo deciso di non demolire questo pezzo di storia e di recuperarlo. Ringrazio la deputata Fogliani e il consigliere regionale Barbisan».

Il consigliere regionale punta sul recupero di ex Perfosfati come museo e luogo che favo-

risca la crescita occupazionale. Fogliani ha lodato il lavoro importante fatto dalla giunta nel 2016 per recuperare questa struttura. Lo considera il biglietto da visita alla città.

I lavori verranno eseguiti dall'impresa esecutrice Ahrcos Restauro e Consolidamento di Bologna che ha garantito restauro veloce della struttura in cemento armato. Direzione, coordinamento per la sicurezza e progetto spettano alla Rtp Politecnica con sede a Modena e alla Coopprogetti di Pordenone. Il costo della copertura è di 4,8 milioni. Il contributo di 3,5 milioni da solo non basta. Senatore auspica l'intervento dei privati. Ed è qui che si gioca la partita. «Siamo i primi a sfruttare il Bando periferie» continua la sindaca.

È stato poi proiettato un video celebrativo dell'ex Perfosfati con riprese inedite eseguite anche dai droni. «Non c'è amianto, solo tegole» è stato sottolineato dalla sindaca Senatore. Tutti d'accordo anche gli alleati più freddi sulla non-demolizione della struttura. Fine lavori previsto entro il 2020. —

Rosario Padovano

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FOSSALTA

Da domani ad Alvisopoli transito su tre corsie

FOSSALTA. Da domani anche nel tratto autostradale della A4 tra Alvisopoli (frazione di Fossalta) fino a poco prima del ponte sul fiume Stella in provincia di Udine in direzione Trieste si transiterà su tre corsie. È un tratto di 12 chilometri, compreso nel terzo lotto (Alvisopoli - Gonars), che unisce il Veneto e il Friuli Venezia Giulia. L'orizzonte della terza corsia conclusa è sempre più vicino e il prossimo step, previsto entro Nata-

le, sarà l'apertura al traffico del tratto tra il ponte sul fiume Stella e Alvisopoli in direzione Venezia. I rimanenti 14 chilometri del terzo lotto in entrambe le direzioni, saranno pronti entro la primavera del prossimo anno. L'apertura a tre corsie comporta una modifica ai limiti di velocità da Alvisopoli al nodo di Palmanova: si raccomanda attenzione agli automobilisti. —

R.P.

SETTORE IMMOBILIARE

Mutui casa in discesa

Veneto: crollo del 10,6%

PADOVA. Mutui in calo del 10,6% nel Veneto. Lo riferisce un'analisi di Tecnocasa sui dati del secondo trimestre di Bankitalia.

Le famiglie venete hanno ricevuto finanziamenti per l'acquisto dell'abitazione per 1.053,0 milioni di euro, che collocano la regione al quarto posto per totale erogato in Italia, con un'incidenza dell'8,96%; rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente in regione si registra una variazione delle erogazioni pari a -10,6%, per un controvalore di -124,6 milioni di euro.

Se si osserva l'andamento delle erogazioni nella prima parte dell'anno, e si analizzano quindi i volumi del primo semestre 2019, la regione mostra una variazione negativa pari a -4,4%, per un controvalore di -92,2 mln di euro. Sono dunque stati erogati in questi primi sei mesi 2.008,0 mln di euro, volumi che rappresentano l'8,74% del totale nazionale.

Le famiglie italiane hanno ricevuto finanziamenti per l'acquisto dell'abitazione per 11.753,9 milioni di euro, rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente si registra una variazione delle erogazioni pari a -14,5%, per un controvalore di -1.990,3 milioni di euro. —



Cartello vendesi



Tangenti, Chisso deve risarcire 5,3 milioni

Confermata in Appello la sentenza di due anni fa della Corte dei Conti del Veneto: il danno erariale esiste ed è grave

Riconosciuto il valore del patteggiamento come ammissione di colpevolezza

VENEZIA. Confermato tutto, punto su punto. La 3° Sezione giurisdizionale centrale d'appello della Corte dei Conti non ha fatto alcuno sconto a Renato Chisso, ribadendo la condanna a pagare oltre 5,3 milioni di euro alle casse pubbliche come danno erariale derivante dal suo comportamento sulla vicenda del Mose.

Come assessore regionale veneto alle Infrastrutture dal 2005 al 2013 aveva percepito tangenti e altre utilità e aveva deviato dai suoi compiti di corretto amministratore per agevolare le aziende impegnate nella realizzazione dell'opera.

La condanna di primo grado, nello specifico, era a pagare alla Regione 4 milioni e 820 mila euro per danno d'immagine e 556.156 euro e 42 centesimi per danno da disservizio (la sentenza era stata depositata il 30 agosto del 2017). Si aggiungono ora i 176 euro di spese di giudizio in appello, conse-

guenti alla decisione presa a Roma, in camera di consiglio, il 9 ottobre scorso e depositata il 4 dicembre.

I legali dell'ex assessore avevano obiettato che la condanna era basata sulla sentenza di patteggiamento, che non costituisce ammissione di colpevolezza. I giudici contabili d'appello hanno invece ritenuto che possa essere considerata indizio grave, preciso e concordante ai fini del convincimento che l'imputato sia effettivamente colpevole, e che quindi spetti a quest'ultimo dimostrare che il patteggiamento sia motivato da altre ragioni che non siano l'esistenza dei reati contestati dalla sentenza di patteggiamento.

Ugualmente sono state considerate convincenti le dichiarazioni rese durante il processo da Baita, Minutillo, Mazzacurati, Colombelli e Voltazza, pur se in alcuni casi non pienamente concordanti. I giudici hanno infatti ritenuto, anche in questa seconda valutazione dei fatti, che Renato Chisso, come assessore alle Infrastrutture abbia «posto in essere nell'arco dei nove anni» di

mandato «una pluralità di condotte costituenti mercimonio della funzione, conseguendo ripetute prestazioni in denaro per compiere atti, anche contrari al dovere del proprio ufficio, con riguardo ai lavori di realizzazione del sistema di difesa della laguna di Venezia dalle maree straordinarie, cosiddetto Modulo sperimentale elettromagnetico Mose. Gli accertamenti avevano dimostrato che, almeno a partire dal 2005 e fino al 2013, data delle sue dimissioni dall'incarico, Chisso aveva percepito una serie continua di prestazioni in denaro, ripetute nel tempo con carattere di continuità, tali da arrivare ad assumere connotazioni para stipendiali; a queste si aggiungevano tangenti episodiche, ma regolari, ovvero prestazioni di denaro per risolvere questioni di natura "emergenziale". Tali dazioni tangenziali risultavano essere state materialmente corrisposte al Chisso da vari soggetti».

Rigettate infine anche le richieste di calcolare in maniera differente, e meno punitiva per l'ex politico, l'entità dei risarcimenti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ex assessore regionale veneto alle Infrastrutture Renato Chisso

Rete ferroviaria portuale: in arrivo 39 milioni dalla Bei

La Banca europea per gli investimenti accende la linea di credito che servirà a potenziare il nodo di Campo Marzio e gli altri collegamenti nell'ambito di Trihub

L'operazione complessiva guidata da Rfi sull'area triestina prevede un impegno da 200 milioni
Diego D'Amelio

TRIESTE. Un mutuo da 39 milioni per dare forza al progetto di raddoppio della capacità ferroviaria del porto di Trieste. La somma era già prevista all'interno del totale da quasi duecento milioni del piano denominato Trihub: la novità è che la Banca europea per gli investimenti (Bei) ha acceso la linea di credito a favore dell'Autorità portuale di Trieste. Il mutuo rientra nel più ampio programma di finanziamento per la realizzazione delle reti ferroviarie Ten-t, che la Bei ha approvato nel 2014 e che mette a disposizione dei porti italiani mezzo miliardo di euro.

È la stessa Bei a motivare le ragioni del prestito sul proprio sito, laddove spiega che «il progetto comprende l'espansione della capacità ferroviaria e il potenziamento delle operazioni nel porto, riprogettando il principale scalo di smistamento ferroviario (Campo Marzio, ndr) e ripristinando le ferrovie interne esistenti». Il tutto serve ad

aumentare «capacità ferroviaria ed efficienza dell'infrastruttura ferroviaria – scrive sempre la Bei – e consente al porto di soddisfare la domanda di trasporto merci dell'industria e dei consumatori nella regione e riduce i costi logistici complessivi. Ciò migliora la posizione competitiva della regione e contribuisce alla crescita e all'occupazione». La Banca ne fa anche una questione di aumento della «sostenibilità ambientale globale della catena di approvvigionamento regionale», perché la crescita della ferrovia corrisponderà alla riduzione di aspetti negativi come «emissioni, inquinamento, incidenti e rumore».

Trihub è considerato un progetto strategico dall'Ue e lo è sicuramente per il porto giuliano, che grazie al raddoppio della capacità ferroviaria potrà passare entro il 2025 da un volume di 14 mila treni all'anno a un potenziale di 25 mila convogli. Il piano è gestito interamente da Rete ferroviaria italiana e, dopo la firma del memorandum con i cinesi di Cccc, prevede il possibile coinvolgimento della gigantesca società pubblica cinese, sebbene questa parte degli accordi con il Dragone sia al momento finita completamente sotto traccia.

Com'è noto, nel 2018 il

traffico dello scalo ha prodotto una movimentazione di 9.700 treni in uscita e in entrata. Sono stati alcuni interventi di riorganizzazione a permettere fin qui di incrementare la capacità della rete, ma il limite strutturale è ormai vicino e non permetterebbe al porto di sfruttare l'incremento dei traffici marittimi su cui sta scommettendo il presidente Zeno D'Agostino. Da qui la decisione di Rfi di intervenire massicciamente nell'area giuliana: la mano pubblica ha a disposizione quasi 200 milioni (parte dei quali finanziata appunto con mutui), che permetteranno di ridisegnare il nodo di Campo Marzio, adeguare quello di Villa Opicina, ripristinare la stazione di Aquilinia e creare la Grande stazione di Servola, come viene definita nei progetti riguardanti la creazione del Molo VIII a partire dalla Piattaforma logistica. Non mancheranno interventi più minuti ma capaci di oliare il meccanismo complessivo, come nel caso del bivio della galleria di cintura e dei raccordi per la Piattaforma e le aree ex Wärtsilä di FreeEste. Per concludere con la riapertura della storica ferrovia Transalpina e migliori lungo tutta la linea che porta verso Tarvisio, per eliminare i colli di bottiglia fino alla frontiera con l'Austria. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una veduta aerea della ferrovia che l'Autorità portuale vuole potenziare al servizio dell'attività dello scalo di Trieste. Dalla Bei, in questo senso, ecco arrivare 39 milioni di euro



ZENO D'AGOSTINO
PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DELL'ADRIATICO ORIENTALE

Primo piano

Fondi per le infrastrutture, i veri conti
Solo 10 miliardi sono "pronta cassa"

EUGENIO OCCORSIO ▶ pagina 6

L'inchiesta

Fondi per le infrastrutture, i veri conti Solo 10 miliardi sono "pronta cassa"

EUGENIO OCCORSIO, ROMA

Boccia, Renzi, Salvini: si susseguono gli annunci che ci sarebbero 60, 100 o più miliardi a disposizione. In realtà sono soldi stanziati: per renderli spendibili ci sono pesanti vincoli di bilancio

Il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, è sicuro: «Ci sono da sbloccare 60 miliardi di opere già finanziate». Matteo Salvini per una volta è più contenuto: «I soldi ci sono, grazie alla legge sbloccacantieri partiranno subito opere per 50 miliardi». Matteo Renzi la spara grossa: «Ci sono fondi pronti per 120 miliardi di infrastrutture». Perfino un gelido comunicato del Cipe recita: «In via di sblocco opere per 34 miliardi». Pezze d'appoggio zero. Nemmeno il ministro dell'Economia del precedente governo, Giovanni Tria, si era astenuto dall'annunciare «150 miliardi non spesi», senza chiarire dove andarli a prendere. Cifre colossali gettate sul tavolo senza specificazioni né chiarimenti. L'effetto è di creare nell'opinione pubblica l'impressione che ci sia da qualche parte un cassetto della pubblica amministrazione in cui giace inutilizzato un tesoro e che basti la volontà politica per attingervi a piene mani. Ma c'è questo tesoro? «Non esiste niente», risponde senza esitazioni Mario Baldassarri, doppia esperienza da economista con PhD al Mit ed ex viceministro dell'Economia con delega al Bilancio. «L'equivoco è che si parla di soldi di competenza, segnati nel bilancio dello Stato come spese da finanziare. Il passaggio a fondi

di cassa, denaro liquido insomma, è tutt'altro che automatico». Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio sui Conti pubblici, è *tranchant*: «Quelli sono i fondi stanziati, come dire il bilancio autorizza una tale spesa. Poi ci sarà il passaggio alla competenza, infine alla cassa, che non è impossibile ovviamente ma è soggetto a tutti i vincoli di deficit e di debito pubblico del caso: non possiamo dare niente di scontato».

LE VARIE POSTE

Con l'aiuto dei tecnici della Ragioneria abbiamo provato a mettere ordine nell'infinità di poste del bilancio dello Stato che in qualche modo possono essere coinvolte, e il risultato è sconcertante: di soldi freschi, denaro aggiuntivo pronto con cui finanziare le infrastrutture (l'Ance parla di 749 opere bloccate per 62 miliardi e un'occupazione potenziale di 962mila persone) ci sono pochi miliardi, una decina al massimo. Sono quei fondi già monetizzati con l'emissione di appositi titoli che quindi sfuggono alla *perenzione*, un istituto del diritto fallimentare applicato da qualche anno alla contabilità di Stato: «Se le somme non sono impegnate con titoli da rimborsare, finiscono per essere "economie di spesa" e dopo tre anni non possono essere più recuperate», precisa Alessandro Fontana, economista dell'ufficio studi Confindustria. I fondi a cui si guarda ma che devono ancora concretizzarsi sono soprattutto quelli del «Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese» che ha fatto per la prima volta la sua apparizione nella legge di Bilancio 232 dell'11 dicembre 2016 riferita al bilancio 2017. Dotazione iniziale: 46 miliardi. Da diluire però in 15 anni fino al 2032, con un criterio crescente: 1,9 miliardi il primo anno, poi via via di più. Per il 2020 la somma prevista

era di 3 miliardi. L'anno successivo - legge Finanziaria 2017 su 2018 - il fondo è stato rifinanziato per non più di 35 miliardi, e per avere un riferimento all'oggi la quota 2020 era ridotta a meno di un miliardo. L'anno successivo (legge di bilancio 2018 per il 2019) il Fondo è stato portato a ben 80 miliardi ma per il 2020 non erano previsti più di 1,3 miliardi. E nel ddl in discussione per il 2020 il fondo è di 59 miliardi, sempre per 15 anni. Per il 2020 non sono previsti che 685 milioni. Conclusione: anche dato per scontato che qualcosa dai fondi degli anni scorsi è «avanzato», per l'anno prossimo non è disponibile che una manciata di miliardi. Lontana anni luce dalle cifre annunciate, alle quali ci si può avvicinare solo se si considera - come avrebbe dovuto essere precisato dai tanti «dichiaranti» - il totale pluriennale degli stanziamenti: 60, o 120 o 150, ma in 15 anni. E sempre considerando il problema - non insuperabile ma spinoso in un momento in cui il debito italiano è sotto una lente comunitaria mai così spietata - di trasformare in debito pubblico questi stanziamenti.

IL RUOLO DELL'EUROPA

A questo si aggiungono i fondi europei ma qui è peggio che andar di notte. La corsa contro il tempo fatta alla fine dell'anno scorso ha permesso di finalizzare il 23% dei 75 miliardi di fondi assegnati per la legislatura Ue (a fine 2017 avevamo speso solo il 9%), cioè quasi 20 miliardi in 6 anni. Ma sono compresi gli aiuti ai giovani *Neet* nella ricerca di un posto, la pro-



mozione dell'imprenditoria delle startup, la ricollocazione dei disoccupati over 45, l'aggiornamento delle lavoratrici che rientrano dalla maternità. Per finanziare le grandi opere non c'è molto spazio. C'è poi il piano Juncker che però è in via di estinzione: il Fondo per gli investimenti strategici della Bei ha finanziato in Italia investimenti per 10,9 miliardi di cui 7,3 per opere infrastrutturali (il resto per le Pmi): operazione di cui si sono esauriti gli effetti positivi. Ci sarebbero gli investimenti dei vari ministeri e altri centri di spesa della PA, che però con le grandi opere hanno poco a che fare: la voce "investimenti fissi lordi" nel bilancio dello Stato (*vedere grafico*) è assorbita dalle spese per interventi di necessità urgenti e comprende anche gli acquisti dei ministeri. Senza contare che in passato è stata saccheggiata spesso per coprire improvvisi ammanchi a vario titolo. Risultato:

disponibile per le infrastrutture all'inizio del 2020 non ci sarà che una decina di miliardi. Il resto è sì stanziato, ma difficilmente accessibile in termini rapidi. «Il problema - riflette Lorenzo Forni, segretario di Prometeia Associazione - è che al momento di passare dalle parole ai fatti bisogna farsi largo nel bilancio dello Stato, sottoposto ai vincoli che tutti conosciamo, per trovare posto con tagli qua e là che sappiamo essere molto difficili». Conferma l'economista Giampaolo Galli: «La prima cosa è contenere la spesa corrente per far posto agli investimenti». Ovviamente pesano le pastoie burocratiche, la molteplicità dei centri di spesa, l'incapacità progettuale, l'irrisolto decentramento amministrativo.

I PROBLEMI OPERATIVI

Come un cane che si morde la coda: se tutti questi ostacoli fossero rimossi probabilmente la partita finanzia-

ria sarebbe vinta. Invece si va nella direzione opposta: nel Rapporto sulla politica di bilancio 2020 dell'Ufficio parlamentare di bilancio, si legge che delle varie cabine di regia previste funziona solo quella per la ricostruzione del ponte di Genova: «Fra gli organismi di verifica dello stato di attuazione dei programmi di investimento infrastrutturale è prevista una "Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici". Sul sito della presidenza del Consiglio risulta istituita con Dpcm del 15 aprile 2019, ma il testo non è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Altrettanto vale per la struttura di missione InvestItalia alle dipendenze del presidente del Consiglio: è stata istituita con Dpcm del 15 febbraio 2019, è stato pubblicato il bando di reclutamento del personale, ma con le dimissioni del governo la struttura è decaduta a termini di legge».

© RIPRODUZIONE RISERVATA


Giuseppe Conte
presidente del Consiglio



Paola De Micheli
ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



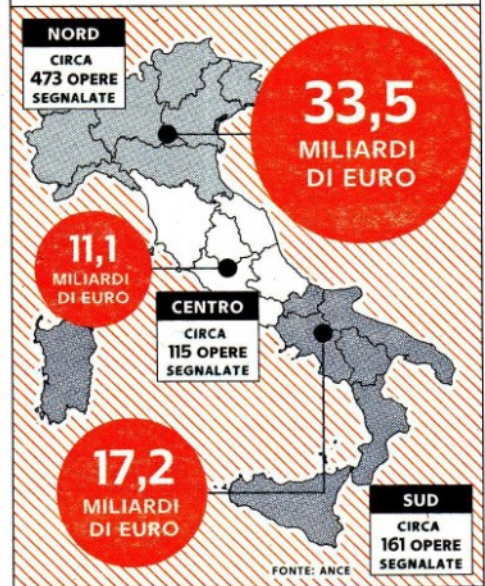
I numeri

**IL BILANCIO DELLO STATO
LE VOCI DI SPESA**

IN MILIONI DI EURO	2018	2019	2020	2021	2022
REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE	172.362	172.902	174.611	174.282	175.859
CONSUMI INTERMEDI	146.681	146.967	150.240	151.217	152.848
PRESTAZIONI SOCIALI	348.794	362.520	374.460	386.390	395.990
di cui Pensioni	268.741	276.030	284.820	295.560	304.080
Altre prestazioni	80.053	86.490	89.640	90.830	91.910
ALTRE SPESE CORRENTI	63.665	65.095	65.861	66.360	66.272
TOTALE SPESE CORRENTI A NETTO INTERESSI	731.502	747.485	765.171	778.249	790.969
INTERESSI PASSIVI	64.662	61.316	59.225	57.721	56.170
TOTALE SPESE CORRENTI	796.164	808.801	824.396	835.970	847.139
di cui Spesa sanitaria	115.410	118.560	120.596	122.003	123.696
TOTALE SPESE IN CONTO CAPITALE	58.438	59.493	59.861	63.474	62.307
Investimenti fissi lordi	37.602	40.496	41.979	45.960	46.891
Contributi in conto capitale	13.597	13.869	13.217	13.196	12.280
Altri trasferimenti	7.239	5.128	4.665	4.318	3.136
TOTALE SPESE FINALI AL NETTO DI INTERESSI	789.940	806.977	825.032	841.723	853.276
TOTALE SPESE FINALI	854.602	868.293	884.257	899.444	909.446

Fonte: NADEF 2019-2020

**LE GRANDI OPERE IN ATTESA DI FINANZIAMENTI
I CALCOLI DELL'ANCE**



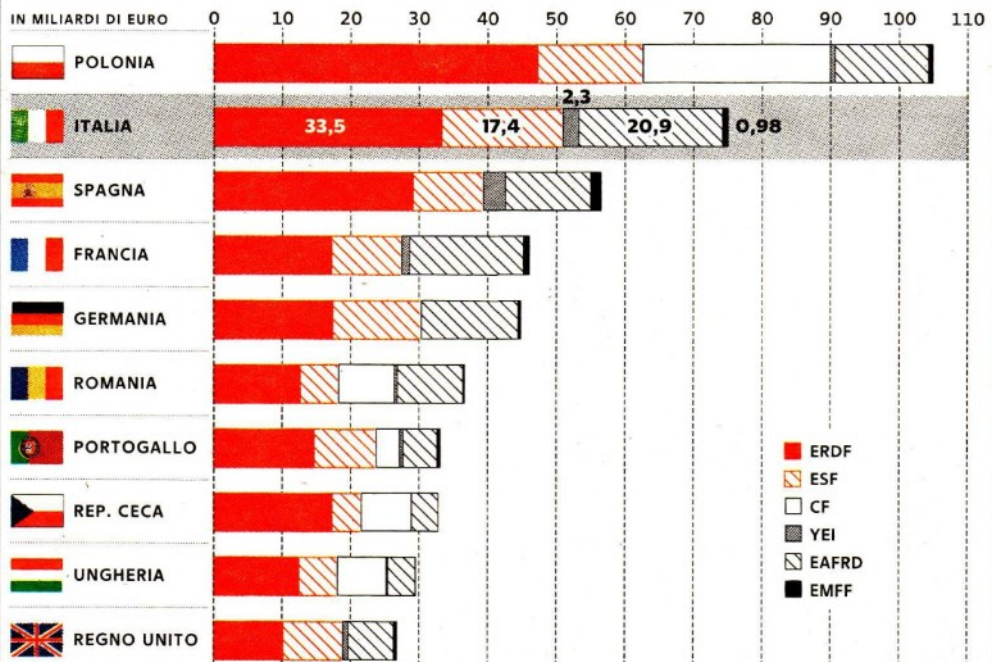
Vincenzo Bocchia
presidente
Confindustria

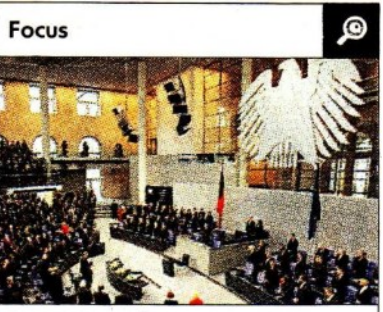


Matteo Renzi
ex presidente
del Consiglio

I FONDI EUROPEI

FINANZIAMENTI STANZIATI SULLA CARTA PER IL PERIODO 2013-2019 E LA RIPARTIZIONE FRA I VARI FONDI





Focus

NON SOLO L'ITALIA

Quello dei mancati finanziamenti alle grandi opere non è un problema solo italiano. In Europa siamo in buona compagnia: "Paradossalmente la Germania ha un identico problema di

infrastrutture spesso fatiscenti e di interventi urgenti che continuano a tardare", spiega l'economista Brunello Rosa della London School of Economics. Ovviamente ben diversa è la fonte del problema: "Di fondi ce ne sarebbero a bizzeffe, basterebbe attingere dal copioso surplus di bilancio di cui gode Berlino", spiega Rosa. "Senonché la natura della Repubblica Federale attribuisce un potere smisurato ai länder, che spesso non riescono a trovare l'accordo su un'infrastruttura che per sua natura è nazionale: si pensi a una strada, o una ferrovia". Basta un'eccezione da parte di uno dei länder di passaggio e si blocca tutto. Nella foto sopra, una seduta del Bundestag.



Il nuovo ponte di Genova è l'unica grande opera che si è riusciti ad "esentare" da problemi di finanziamento

Villaggio globale

Storie & reportage

Il caso

Torna la Babele tra i grattacieli del sogno americano

ANNA LOMBARDI, NEW YORK

Dal Woolworth Building di New York alla Tribune Tower di Chicago molti edifici che hanno fatto la storia degli Usa sono diventati gli status symbol della nuova ricchezza dei miliardari russi, arabi, indiani e cinesi, gli unici che possono permetterseli

Furono il simbolo della costante crescita di un'America intenta a guardare sempre più in alto. L'incarnazione in acciaio, vetro e cemento di quel mondo nuovo che da lì a poco avrebbe ispirato i racconti di fantascienza distopica dello scrittore Aldous Huxley. Grattacieli sempre più alti, torri colossali sedi di corporation e importanti giornali, come concreta impronta fisica del loro dominio sulla realtà. Cent'anni dopo, molti di quegli edifici che puntellarono il sogno americano sono ancora in piedi. Ma la loro funzione simbolica è cambiata. E in un paese dove gli spazi abitativi sono sempre più congestionati a causa della popolazione in costante crescita, i loro soffitti altissimi e le immense sale si sono ormai l'ultima frontiera del lusso. Status symbol di una nuova ricchezza, vere torri di Babele abitate da miliardari russi, arabi, indiani, cinesi.

A essere ripensate per ospitare i ricconi, ci sono perfino le icone: e a colpire di più sono certo le trasformazioni come quelle del Woolwor-

th Building di New York e della Tribune Tower di Chicago. Il primo costruito nel 1913 a downtown Manhattan, tra Park Place e Barclay Street, proprio di fronte ai più importanti edifici civici cittadini - quella City Hall dove hanno sede il comune, il tribunale, l'archivio - a due passi dalla Borsa. Con i suoi 57 piani su 241 metri d'altezza, all'epoca era un colosso che nelle intenzioni dell'architetto Cass Gilbert avrebbe dovuto imporsi come l'edificio più alto del mondo: e in effetti un secolo dopo svetta ancora fra gli edifici più alti di New York. In stile neogotico, nacque come quartier generale dell'impresa commerciale di F.W. Woolworth, il re dei Dive-and-Dimes, i grandi magazzini dove costava tutto un centesimo. A lungo definito "cattedrale del commercio", perse il suo primato nel 1930, quando a superarlo in altezza furono i 60 piani del vicino Manhattan Company Building, a poche centinaia di metri più in là.

Un decennio dopo lo stile gotico era ancora il più gettonato per gli edifici protratti verso il cielo.

Così pure i 36 piani del Tribune Tower di Chicago, costruito nel 1925, sono un intreccio di arcate e guglie. Sorta di Notre Dame nata per ospitare la sede di un grande giornale: quel Chicago Tribune che per dimostrare la sua potenza e valore investì una vera fortuna: 100 mila dollari, solo per premiare i vincitori del concorso per "l'edificio da uffici più bello e caratteristico del mondo". Da molto lontano arrivarono progetti firmati dai più grandi: Walter Gropius, Bruno Taut, Adolf Loos... ma ad imporsi furono due americani, John Mead Howells e Raymond Hood.

Fa impressione, oggi, pensare al Woolworth e al Tribune. Edifici pio-



nieristici che hanno fatto la Storia dell'Architettura, cambiando lo skyline delle rispettive città, insieme all'immaginario del futuro urbano, come spazi trasformati in case: divisi in tante unità abitative pensate per i super ricchi. Appartamenti da sogno: ma in buona parte rimasti invenduti. Con buona pace del fatto che nell'ultimo anno, i loro costi sono notevolmente calati.

CROLLO DELLE CASE MILIONARIE

Durante l'estate, lo dice il *Financial Times*, i prezzi degli appartamenti milionari a Manhattan hanno subito il peggior calo dell'ultimo decennio. Crollati del 12 per cento rispetto al 2018 e il prezzo medio degli appartamenti fermo a 999.950 dollari, la prima volta sotto il milione degli ultimi 4 anni. È d'altronde soprattutto nelle fasce più alte di mercato che qui il mattone è in crisi. La colpa, dicono gli analisti, sta in parte nell'eccesso di residenze di lusso che stanno congestionando il mercato americano. Ma è anche effetto di alcune nuove regole della riforma fiscale voluta da Donald Trump l'anno scorso: se da una parte ha ridotto le tasse per le società e abbassato le aliquote, infatti, dall'altra ha introdotto un massimale di 10mila dollari l'anno per le deduzioni di tasse statali e locali dall'imponibile federale. A far-

ne, letteralmente, le spese sono stati i proprietari di immobili situati nelle città luoghi a più alta tassazione, Los Angeles, San Francisco, Chicago, New York: guarda caso, cioè, quelle più restie alla sua politica anti immigrati. Senza dimenticare, naturalmente, gli effetti degli alti e bassi di Wall Street. E poi il rialzo dei tassi di interesse, e quindi dei mutui, e la frenata di acquisti legata alle voci sempre più incessanti di recessione. Una situazione bizzarra visto che i prezzi degli immobili di lusso restano, in realtà, molto alti: circa 1,6 milioni di dollari, costo medio delle case vendute a New York nel 2018. Cifre che solo chi è super ricco può permettersi. È stato calcolato infatti che bisogna guadagnare almeno 418mila dollari lordi all'anno, circa 28mila euro al mese, per potersi permettere di pagare una caparra del 10 per cento e sperare di ottenere un mutuo per coprire somme del genere.

Ecco perché gli iconici grattacieli sono le nuove torri di Babele più ricercate d'America. Solo cinesi, russi e arabi possono ancora permettersi dei prezzi così. Ma mentre, ad esempio, i nuovi grattacieli di quella che è già stata soprannominata la Billionaire row - la giungla di torri altissimi (più di 300 metri) cresciuta in meno di 5 anni a

Sud di Central Park a New York - dopo uno sprint iniziale ora stentano a trovare acquirenti, abitare in un edificio storico ha tutto un altro appeal. E pazienza se la Pinnacle Penthouse, la "mansarda" composta da quattro camere da letto in cima al Woolworth Building, approdata sul mercato a 110 milioni di dollari nel 2017, due anni dopo è ancora invenduta nonostante il prezzo sceso a 79 milioni. Nello stesso edificio le vendite degli appartamenti, minori, base d'asta 3 milioni di dollari, vanno a gonfie vele.

PREZZI A GEOMETRIA VARIABILE

Città che vai, icona che trovi: e prezzo che cambia, naturalmente. Così, per accaparrarsi la penthouse dell'edificio più iconico dell'ancor segregata e pericolosa Chicago, la Tribune Tower, appunto, bastano 7,5 milioni di dollari. E "appena" 700 mila per gli appartamenti più piccoli. Ecco, edifici così ce ne sono in tutta l'America, anche se gli esempi più importanti restano a New York. Grattacieli come il One Wall Street, l'Emigrant Savings Bank Building su Chambers oppure il 20 di Broad Street. Pezzi di quella Storia industriale ed economica che ha fatto grande l'America, oggi riconvertiti in palazzi di lusso: per metà pieni, per metà invenduti.

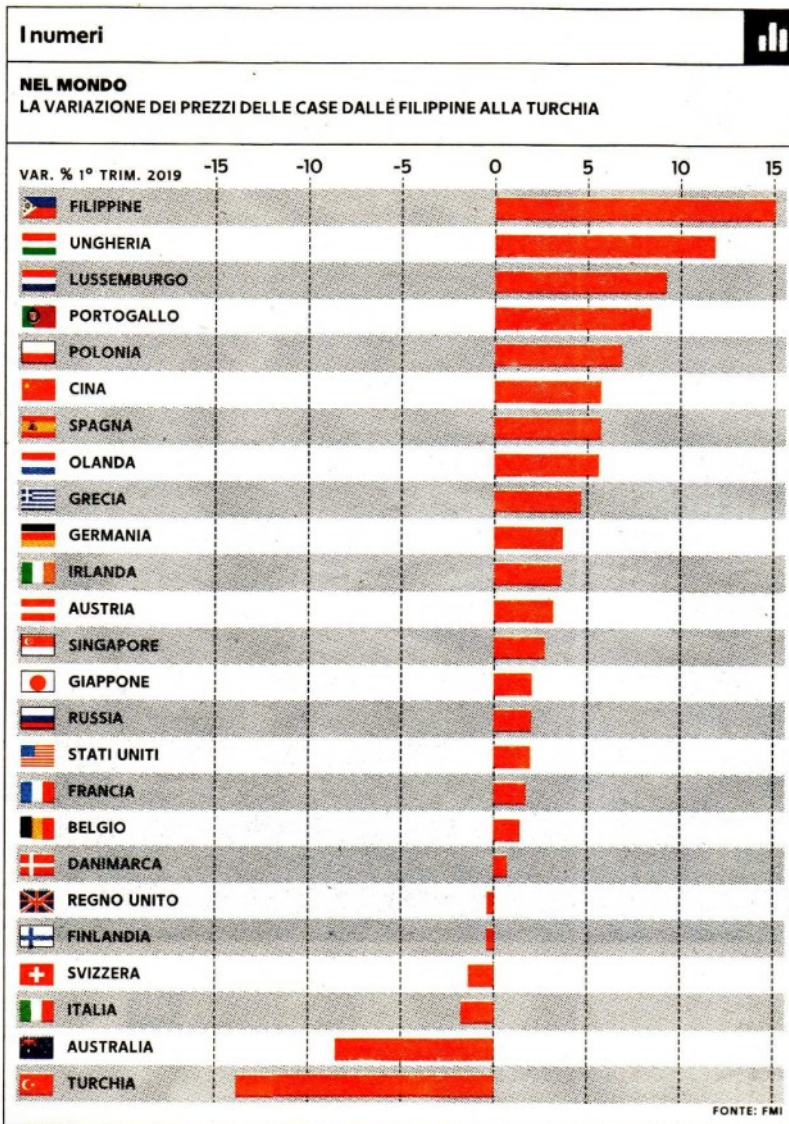
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Focus

LA TRIBUNE TOWER DI CHICAGO

È un grattacielo neogotico situato a 435 North Michigan Avenue a Chicago. Costruito tra il 1923 e il 1925, il concorso internazionale di design per la torre divenne un evento storico per l'architettura del XX secolo. La torre era la casa del *Chicago Tribune*, *Tribune Media* e *Tribune Publishing*. All'inizio del 2018 sono iniziati i lavori per convertire l'edificio in condomini



IL PROGETTO DELLA SETTIMANA

LINGOTTO DI TORINO

Una «corte del food»
in dialogo con la città

Previsto un investimento di oltre 20 milioni per rinnovare il centro commerciale «8 gallery»

Il fulcro su cui ruota il progetto di restyling sarà la nascita di una vera e propria food court, uno spazio aperto e permeabile che dialogherà direttamente con il tessuto urbano del quartiere circostante, grazie al ridisegno della corte e all'inserimento di un'area de hors. Più in generale, l'obiettivo dell'intervento sarà quello di "sottrarre" ogni possibile sovrastruttura non più funzionale al complesso, per riportare a vista e restituire un ruolo da protagonista agli elementi di architettura industriale che caratterizzano il luogo e ne segnano l'identità. A più di 17 anni dal taglio del nastro il centro commerciale 8 Gallery di Torino – parte del progetto di riconversione della ex fabbrica Fiat di Lingotto firmato da Renzo Piano alla fine degli anni Ottanta – è in corso di aggiornamento. Un ripensamento che "rafforza" l'identità dello shopping mail.

Il recupero, promosso dalla proprietà di Axa Investment Managers Real Assets e Pradera, prevede un ampliamento dello spazio di 8mila mq e permetterà l'apertura di medie superfici per completare l'offerta merceologica del centro. Il progetto è firmato da L22 Retail (brand del gruppo Lombardini22) per la parte architettonica e dallo Studio Rolla di Torino per quella urbanistica. I lavori sono realizzati dalla Costruzioni Generali Gilardi. L'investimento è di oltre 20 milioni e la prima parte dei lavori sarà terminata per la prossima primavera. «Il lavoro che stiamo portando avanti – racconta Adolfo Suarez, director L22 Retail e partner Lombardini22 – punta a valorizzare gli elementi peculiari del centro e del modo è stato studiato fin dall'inizio. La vocazione mixed-used, che da sempre caratterizza il complesso di 8 Gallery, permette ai negozi, i ristoranti e gli spazi di intrattenimento di dialogare in sinergia con gli spazi fieristici, la pista e il centro congressi o con il polo universitario.

All'interno del centro commerciale (che sarà non a caso ribattezzato con il nome di Lingotto) il progetto si focalizza sull'unicità e straordinarietà della struttura, valorizzandone gli elementi storici e architettonici. Saranno rafforzati i legami con il polo fieristico, con Eataly e con il futuro Green Pea.

— Maria Chiara Voci

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuovo stile
Il progetto del Lingotto è firmato da L22 Retail e Studio Rolla di Torino



A Padova più student housing e riqualificazioni residenziali

Focus città. Il Comune incentiva le residenze universitarie attraverso il taglio degli oneri edilizi. Favorito il recupero degli immobili di proprietà in cambio della valorizzazione di aree verdi

Paola Pierotti

Ha fatto tappa a Padova, il 24 ottobre, il percorso di approfondimento sul futuro delle città italiane intrapreso dal Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori: un dialogo aperto sulle politiche da attuare affinché anche le città possano tornare a crescere economicamente, demograficamente e culturalmente e divengano competitive e volano per l'economia.

A Padova è il tema dello student housing a essere sotto i riflettori, come driver per la rigenerazione del patrimonio costruito e come strumento per una migliore vivibilità urbana. È il vicesindaco e assessore all'Urbanistica, Arturo Lorenzoni, a tracciare il quadro: «L'opportunità più ricercata in questo momento in città riguarda la ristrutturazione di immobili per realizzare degli studentati. Forte la richiesta da parte degli investitori: almeno una quindicina le manifestazioni di interesse e tre le iniziative concrete». Per questo nuovo anno accademico ha aperto le porte il campus in via Delù con 200 posti letto, architettura di Progetto Cmr per l'operazione finanziata da Cdp e Inps e sviluppata dal Fondo Erasmo di Fabbrica Immobiliare: riqualificazione di un bene sfitto da anni (iniziativa da 13 milioni) portata a termine dalle imprese Ricci Spa e Altintech.

Forte anche l'impegno di Dove Vivo, che da poco è sbarcata anche nella città patavina, acquistando appartamenti all'interno di diversi condomini,

per affitti temporanei. «A ridosso del quartiere Arcella sono in affitto 234 posti letto», si legge sul sito della società. «Tra gli altri soggetti realmente intenzionati anche un operatore internazionale che sta acquisendo un grande immobile dismesso, in area universitaria, per convertirlo in un campus. Per facilitare queste operazioni – dice il vicesindaco – abbiamo ridotto gli oneri per il cambio di destinazione d'uso dal 10% al 3% del valore trasformato». Non mancano le opportunità anche in aree vuote dove una decina d'anni fa sono stati approvati dei piani, arenati a causa della crisi. «Mi riferisco ad un paio di operazioni da oltre 100 mila mc ciascuna, tra la stazione e l'area universitaria – chiarisce – per le quali si potrà fare una variante, per aggiornare i valori e andare incontro a chi deve investire».

Sul fronte residenziale il Comune di Padova ha tentato una strada innovativa salvaguardando il verde del Parco Iris (dove alcuni privati dovevano costruire delle villette a schiera con un accordo che risale alla giunta Zanonato) e permutando quell'area con la cubatura di alcune palazzine Liberty in Piazzale Boschetti, di proprietà comunale, da ristrutturare, «lavori per i quali il Comune non avrebbe le risorse», commenta il vicesindaco.

Se in centro storico non mancano interventi di sostituzione edilizia, condotti soprattutto da imprese piccole e medie, forti del Piano Casa, nel panorama cittadino fanno la differenza alcune iniziative di recupero come quella sviluppata dalla trevigiana Carron Costruzioni Generali che

ha rilevato Palazzo Roccabonella in via San Francesco, e da sviluppare sta portando avanti un'operazione immobiliare da 35 milioni. Restauro conservativo e riqualificazione edilizia, curati dall'architetto padovano Albano Salmaso, per un palazzo storico che ospiterà 31 unità abitative, due spazi commerciali, 49 garage e un'oasi verde interna. Case contemporanee (dove la domotica potrà supportare per la sicurezza e per il comfort) ed efficienti (con contenimento del fabbisogno energetico e riduzione di costi gestionali; previsto anche un impianto geotermico in grado di sopperire a circa metà della richiesta energetica annua). Il nuovo progetto residenziale (tagli variabili da 80 a 400 mq) sarà arricchito da un'area ad uso palestra affacciata sul giardino e da un servizio di concierge condominiale.

L'impresa Carron insieme a Metroquadro Home Advisor – che in città ha gestito anche la vendita delle Antonianum Residenze – porta a Padova, in questo progetto anche un interior contract, affidato all'azienda veneta Attico Interni e messo a disposizione di tutti i futuri proprietari. Prezzi? 4-5 mila euro/mq. «Stiamo recuperando un immobile di 7 mila mq, è un intervento di nicchia – commenta Diego Carron – che ridà vita ad un edificio dell'Ottocento, con un uso contemporaneo. Abbiamo concluso la fase di analisi con minuziose operazioni di rilievo, contiamo di terminare i lavori entro la fine del 2020 e gli inquilini entreranno per la primavera del 2021».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

200

POSTI LETTO

È la capacità del nuovo campus universitario che ha aperto quest'anno in via Delù a Padova, frutto di una riqualificazione da 13 milioni a cura di Progetto Cmr





Palazzo Roccabonella.
Carron
Costruzioni sta portando avanti una riqualificazione immobiliare da 35 milioni

Gli edifici green si rivendono a un prezzo superiore del 30%

Ifc-Banca Mondiale. Un report «vede» opportunità di business e occupazionali se aumenteranno gli immobili sostenibili

Adriano Lovera

Un potenziale di investimenti pari a 24,7 trilioni di dollari, da qui al 2030, gli edifici "green" sono uno dei principali driver di crescita per i Paesi in via di sviluppo. Che, oltre a far correre l'economia, produce benefici all'ambiente. Lo ha calcolato l'agenzia della Banca mondiale Ifc (International finance corporation) nel suo ultimo report "Green buildings", con un'elaborazione basata su trend demografici, di urbanizzazione e costruttivi. Nel dettaglio, si tratta di circa 15 trilioni in ambito residenziale e 9 dal commerciale, mentre dal punto di vista geografico spiccano alcune macro aree, come gli 8 trilioni potenziali di nuove abitazioni nell'est Asia (che comprende la Cina), i 3,5 trilioni dell'America Latina, composti in massima parte di singole abitazioni, 1,47 trilioni di residenziale nel Sud est asiatico, ma anche stime superiori al trilione per nuove scuole e hotellerie, sempre in Cina-Est Asia. Interventi che potrebbero generare 9 milioni di posti di lavoro qualificati.

Prospettive enormi, insomma, a patto però che il mercato, di concerto con le istituzioni, colgano l'occasione. «Ci sono evidenze sempre più solide sul fatto che le costruzioni eco-sostenibili portino con sé maggior valore e basso-rischio» secondo Alzbeta Klein, direttore del settore Climate Business di Ifc. Ma qual è la definizione di "green" data dall'Ifc? Edifici cer-

tificati con almeno uno standard nazionale o internazionale, come ad esempio Bca Green Mark, Breeam, Leed o Edge (quest'ultimo di proprietà della stessa Ifc). Edifici con una performance energetica superiore di almeno il 20% rispetto a building-tipo equivalenti e che permettano una reportistica periodica relativa all'impatto generato a livello di emissioni, consumo di energia e di acqua.

Secondo l'elaborazione dell'istituto, puntare su questo segmento crea vantaggi consistenti. Gli edifici certificati si rivendono a un prezzo superiore anche del 31% rispetto a prodotti simili ma di vecchia concezione, riducono in media del 37% i costi legati al consumo di energia e acqua e garantiscono un occupancy rate del 23% superiore. Eppure i volumi si scala globale mostrano che siamo ancora indietro. Nel 2017, su circa 5 trilioni di dollari spesi per nuove costruzioni o ristrutturazioni, le operazioni "verdi" erano state appena pari a 423 miliardi, un numero di diversi decimali inferiori all'1%.

I freni risiedono a tutti i livelli: costruttori, investitori e banche. Secondo Ifc, esiste una percezione errata dei costi, quasi sempre sovrastimati, mentre invece il costo reale di una costruzione sostenibile viaggia in una forchetta compresa tra la parità e appena un 12% in più rispetto a progetti convenzionali.

L'esborso maggiore si assorbe lungo la vita dell'edificio in virtù dei risparmi energetici, ma qui si inseri-

sce un altro problema che riguarda l'orizzonte temporale, dal momento che gli investitori di grandi portafogli immobiliari generalmente li trattengono per 10-15 anni, mentre i risparmi si apprezzano lungo tutta la vita dell'edificio, che è almeno di 70-100 anni. Nonostante questo, non mancano le case history positive, dovute sia all'impulso di soggetti privati sia a iniziative governative.

In Olanda, Abn Amro ha lanciato un tool on line che in breve tempo aiuta i clienti impegnati nel real estate commerciale a calcolare ammontare e tempi di ammortamento di ogni investimento rivolto a contenere le emissioni, dall'isolamento all'installazione di pannelli solari. E un'iniziativa simile è stata presa da Ing, che grazie alla sua app ha già vagliato interventi su 18 mila edifici. Poi c'è l'impegno sui "green bond" da parte di moltissimi istituti, da Barclays a Bancolumbia in Sudamerica (benché sia difficile, come emerso da un report della società Insight pubblicato a luglio sul Sole 24 Ore, determinare concretamente quanto dei green e impact bond vadano concretamente a finanziare i progetti per cui sono destinati). E in tutto il mondo, Europa compresa, il mondo bancario sta riconoscendo l'utilità di dare vita a un mercato strutturato di mutui residenziali verdi, anche se la varietà di sigle e iniziative imporrebbe uno sforzo di sintesi per arrivare a standard comuni facilmente riconoscibili ed esportabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I VANTAGGI

37%

I tagli

Gli edifici certificati riducono in media del 37% i costi legati al consumo di energia e acqua

23%

Tasso di occupazione

Gli immobili green garantiscono un occupancy rate del 23% superiore alla media



A22, il giorno della terza corsia

Oggi c'è il test. Nel tratto fra Trento sud e Rovereto sud sarà attivata la sperimentazione per vedere se regge in una giornata con un traffico da bollino nero > **Ubaldo Cordellini** a pagina 15

A22, apre la terza corsia dinamica

Oggi il test. Nel tratto fra Trento sud e Rovereto sud sarà attivata la sperimentazione per vedere se la novità regge in una giornata con traffico da bollino nero. Ma per ora si tratta di un solo giorno in attesa che si sblocchi la concessione, e quindi gli investimenti per finire l'opera

UBALDO CORDELLINI

TRENTO. La concessione tarda a venire, impantanata nella palude delle pastoie romane, ma l'A22 freme e parte con la sperimentazione della terza corsia dinamica. Così oggi, giornata da bollino nero per il rientro dopo il week end dell'Immacolata, nel tratto tra Trento sud e Rovereto sud, ormai pronto da tempo, in caso di bisogno sarà attivata la terza corsia dinamica. Lo ha annunciato ieri l'amministratore delegato dell'A22 Diego Cattoni. La sperimentazione sarà attivata solo in corsia sud perché si prevede che il traffico possa essere particolarmente intenso proprio in quella direzione, a causa dei turisti del fine settimana che rientreranno dopo aver visitato i mercatini. Da tener presente che si tratta di una sperimentazione in attesa che si sblocchi la concessione: «Serve un investimento da un miliardo, ma senza concessione non viene finanziato

dalle banche», spiega Cattoni.

Sopra le 3.300 auto all'ora

La terza corsia dinamica sarà aperta solo nel caso di code e rallentamenti causati da traffico intenso, condizioni che, stimano all'Autobrennero, si verificano quando si sale sopra le 3.300 auto all'ora. Con quella quantità di macchine il traffico quasi si ferma. Ed è a quel punto che dovrebbero entrare in azione i sensori del sistema automatizzato che segnaleranno il traffico intenso alla centrale operativa che inizierà a predisporre i pannelli visivi per avvertire gli automobilisti di ridurre la velocità progressivamente da 130 a 80 chilometri all'ora, poi sui grandi tabelloni a ponte sopra l'autostrada comparirà una freccia gialla verso destra che starà a indicare la possibilità di usare la corsia di emergenza come terza corsia di marcia.

Larga 3,5 metri

Si chiama dinamica proprio per-

ché può essere aperta e chiusa al traffico a seconda delle condizioni del traffico, come ha spiegato ieri Cattoni. L'amministratore delegato di A22 ha anche aggiunto: «Le nostre corsie di marcia sono larghe 3 metri e 65 centimetri mentre le altre autostrada le hanno di tre metri e mezzo. La nostra corsia di emergenza è stata portata a 3 metri e mezzo negli anni scorsi in modo da poter partire con il progetto di corsia dinamica. Poi sono stati implementati i sensori, la sala operativa e il sistema di segnalazione e comunicazione. Secondo i nostri calcoli con questa corsia in più l'autostrada potrà arrivare a sopportare fino a 4 mila auto all'ora».

Solo per camion

Oggi la novità verrà sperimentata in una giornata festiva col bollino nero. Ma in futuro è previsto che i camion percorrano la corsia dinamica lasciando le due di marcia normali alle auto, sempre in caso di traffico rallentato.

INUMERI

4 miliardi

L'ammontare del piano

- Il piano di investimenti previsto in caso di rinnovo della concessione prevede investimenti 4 miliardi e 140 milioni, oltre a 1,7 miliardi per il tunnel del Brennero

LE RISORSE

Per completare il progetto serve un miliardo

- Soldi, tanti soldi. Il nodo cruciale sta lì. Per finire la terza corsia dinamica nel tratto tra Bolzano nord e Verona ci vogliono un miliardo

e 35 milioni, per la terza corsia fisica tra Verona e Campogalliano ci vogliono altri 743 milioni. Soldi che le banche non daranno senza la concessione come spiega Cattoni. La cifra maggiore è dovuta al fatto che dovrebbero essere realizzate gallerie nuove a Trento, Bolzano e Rovereto, mentre per la terza corsia fisica lo spazio già c'è tra i due sensi di marcia.





• I pannelli a messaggio variabile che indicheranno la riduzione della velocità e l'apertura della terza corsia dinamica al posto della corsia di emergenza



• L'ad di A22 Diego Cattoni mentre spiega la terza corsia dinamica F.PANATO