

Rassegna del 09/01/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

09/01/2020	Corriere di Verona	5 Nuova variante e incentivi per ridare vita ai capannoni abbandonati	I.a.	1
09/01/2020	Cronaca di Verona	4 Aree dismesse e nuova Zai Rigenerazione a Verona sud	...	2

SCENARIO

09/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mose, Consorzio subito al lavoro Il nodo dei soldi e delle squadre	Zorzi Alberto	3
09/01/2020	Corriere delle Alpi	21 Opere pubbliche, 2020 all'insegna dei cantieri	De Col Enrico	5
01/01/2020	Economy	102 Gli ascensori delle archistar? Made in Italy	Marinetti Marina	6
09/01/2020	Gazzettino	15 Autostrade, Conte temporeggia slitta la decisione sulla revoca - Autostrade, un miliardo per favorire la trattativa	Mancini Umberto	8
09/01/2020	Gazzettino Padova	3 Euganeo, curva nord e arrampicata: arriva la seconda proposta	Ni.Co.	10
09/01/2020	Gazzettino Pordenone	3 Ponte sul Meduna Si sblocca la gara - Nuovo ponte sul Meduna La gara parte a febbraio	Agrusti Marco	12
09/01/2020	Nuova Venezia	20 Mose alzato per le emergenze Ecco il cronoprogramma: control room, conca e valvole - Mose, i guai da risolvere prima delle prove Il catalogo è questo	Vitucci Alberto	14
09/01/2020	Nuova Venezia	28 Altobello via alle bonifiche dopo 40 anni di attesa - Italgas, annuncio a sorpresa Via alle bonifiche di Altobello	Chiarin Mitia	16
09/01/2020	Nuova Venezia	31 Raddoppia il costo della bretella prima ancora di avviare i cantieri	Abbadir Alessandro - Ragazzo Alessandro	18
09/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10 Mossa del Pd su Autostrade «Maxi-multa e no revoca»	...	20
09/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15 Le mani della Regione su energia e viabilità - Cav, Pedemontana A4 e idroelettrico Nel Veneto di Zaia c'è nostalgia di Iri	Salmaso Albino	21
09/01/2020	Resto del Carlino	23 In breve - Unioncamere Emilia Romagna Lieve ripresa nel settore costruzioni Ma a trainare sono le grandi imprese	...	23
09/01/2020	Tribuna-Treviso	30 «Cerchiamo un'impresa che lavori di notte sul ponte»	F. D. M.	24

L'iniziativa

Per la Zai

Nuova variante e incentivi per ridare vita ai capannoni abbandonati

VERONA (l.a.) La vecchia Zai è in larga parte una sorta di «cimitero dei capannoni»: strutture abbandonate, aree in disuso, desolazione (ed anche rischi) nelle ore notturne. Per uscirne, Palazzo Barbieri rilancia l'iniziativa denominata «Vuoti a rendere» e prepara inoltre una nuova Variante urbanistica incentrata proprio sulla «rigenerazione» ed il riuso di quegli spazi. Per presentare altri progetti c'è tempo fino al 28 febbraio e chi lo farà potrà aggiudicarsi gli incentivi previsti (minori costi di costruzione, ampliamenti delle cubature, incentivi ecologici). Una nuova Variante urbanistica sarà poi incentrata proprio sul recupero delle aree dismesse. L'obiettivo è quello di dare un volto nuovo a quella parte di città che, pur mantenendo la sua vocazione artigianale-industriale, dovrà rispondere a nuove esigenze commerciali ma anche residenziali. L'iniziativa ha coinvolto associazioni di categoria, ordini professionali, privati e investitori e finora sono una trentina le schede presentate dai privati su immobili da recuperare e riconvertire, proposte che, una volta accolte, potranno beneficiare di un possibile cambio di destinazione d'uso. L'assessore Segala parla sin d'ora di una «Zai Life» (zona

altamente innovativa) spiegando che la storica Zona Industriale di Verona «oggi non ha più motivo di restare come quando è stata creata negli anni Cinquanta, come dimostra anche la trasformazione in atto all'ex Manifattura Tabacchi, allo Scalo merci, alle Gallerie mercatali della Fiera, solo per citare qualche esempio». A fianco dell'assessore, nel presentare questo primo rendiconto, Andrea Margotto, presidente dell'Ordine degli Architetti, per il quale «l'espansione della città non può che essere a sud, con attenzione anche al settore residenziale». Secondo Damiano Bellè, vicepresidente di Ance Verona «sarà da valutare il recupero delle aree dismesse anche al di fuori della Zai, con l'auspicio che si accorcino i processi decisionali, fornendo agli investitori tempi certi». Alessandro Dai Prè (Confindustria) aggiunge che «la richiesta da parte degli investitori c'è, ed è positiva la flessibilità prevista per i cambi di destinazione urbanistica». Secondo Paolo Caldana (Confcommercio), infine, «serve una pianificazione che stia al passo con la velocità delle nuove realtà commerciali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CAMPAGNA "VUOTI A RENDERE"

Aree dismesse e nuova Zai Rigenerazione a Verona sud

Il termine è fissato per il 28 febbraio. Segala parla di "Zai Life"

Il termine è fissato al 28 febbraio, dopodiché Verona sud e la Zai vedranno finalmente partire la rigenerazione che attendono da anni. Una variante ad hoc, già allo studio dell'amministrazione, sarà incentrata sul recupero delle aree dismesse e degli immobili da riconvertire, senza consumo di nuovo suolo. Per dare un volto nuovo a quella parte di città che, pur mantenendo la sua vocazione artigianale-industriale, deve rispondere a nuove esigenze commerciali ma anche residenziali, per diventare prosecuzione naturale del centro cittadino. Col 28 febbraio si conclude la campagna denominata 'Vuoti a rendere', con cui nei mesi scorsi l'Amministrazione ha coinvolto associazioni di categoria, ordini professionali, privati e investitori per mappare i siti e le aree dismesse presenti sul territorio comunale e raccogliermi progetti e proposte di riqualificazione. Ad oggi sono una trentina le schede presentate

dai privati su immobili da recuperare e riconvertire, proposte che saranno esaminate puntualmente e che, una volta accolte, potranno beneficiare di una serie di agevolazioni tra cui il cambio di destinazione d'uso. In attesa di sapere quante e quali schede mapperanno le aree dismesse da riconvertire, l'amministrazione lavorerà sulla procedura da seguire per accelerare il più possibile i tempi burocratici e far sì che gli investitori possano cantierizzare i vari progetti in tempi certi. Approvata infatti la variante 23, si può ora procedere con un nuovo strumento urbanistico dedicato esclusivamente al recupero delle aree e degli edifici dismessi e degradati, siano essi concentrati solo nell'ex ZAI piuttosto che dislocati in tutto il territorio comunale. Parla già di 'ZAI Life' (zona altamente innovativa) l'assessore alla Pianificazione urbanistica **Ilaria Segala**, che pensa a questa zona della città come a un nuovo quartiere in cui lo

sviluppo economico e commerciale andrà di pari passo con quello residenziale, con infrastrutture e servizi che alzeranno notevolmente la qualità della vita dei cittadini. A fianco dell'assessore, le associazioni di categoria coinvolte nella campagna 'Vuoti a rendere' con **Andrea Margotto**, presidente dell'Ordine degli Architetti di Verona, **Damiano Bellè**, vicepresidente ANCE Verona, **Alessandro Dai Prè**, presidente Servizi tecnologici e innovativi di Confindustria Verona e **Paolo Caldana** per Confcommercio. "La ZAI oggi non ha più motivo di restare come quando è stata creata negli anni Cinquanta - dice l'assessore, "con l'iniziativa 'Vuoti a rendere' puntiamo alla rigenerazione del tessuto urbano senza consumo di nuovo suolo. Una scelta che portiamo avanti con il sostegno delle associazioni di categoria e che vogliamo condividere con gli investitori che vogliono puntare sulla città scaligera.



La conferenza in sala Arazzi con l'assessore Segala



Mose, Consorzio subito al lavoro

Il nodo dei soldi e delle squadre

Oggi riunione per i piani di emergenza. Sarà Spitz a «invitare» ad alzare le dighe

Velocità

Test a Chioggia per fare sollevamenti più rapidi

VENEZIA Se si vuole arrivare a poter chiudere il Mose in emergenza entro sei mesi – o forse anche prima – bisogna partire subito. Dopo la promessa del commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz nella riunione di martedì in Prefettura, il Consorzio Venezia Nuova si è messo subito al lavoro per definire quel nuovo cronoprogramma che dovrà essere presentato nel corso del prossimo incontro della «cabina di regia» informativa, tra una decina di giorni. E dunque già oggi i tecnici del Cvn si riuniranno per definire quello che serve perché già in estate – o meglio per le prime acque alte eccezionali, che si solito arrivano a ottobre – si possa proteggere Venezia.

Spitz ha chiesto ai commissari del Cvn – Giuseppe Fienngo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata – di fare di tutto per accelerare i tempi, laddove sia possibile. Il cronoprogramma attuale già prevede che per il prossimo autunno buona parte dei lavori siano terminati: a marzo i compressori, a giugno l'impianto di condizionamento e i gruppi elettrogeni (seppur manuali), a settembre il sistema di controllo definitivo, a ottobre i gruppi elettrogeni di riserva. Il problema è che molte di queste opere vengono da forniture esterne e potrebbe porsi il problema di ulteriori costi, se si chiedesse agli appaltatori di velocizzare le commesse. Il commissario Spitz ha promesso che metterà in campo la sua autorevolezza per convincere le aziende a farlo a costo zero, ma potrà anche far valere i poteri speciali e in deroga che le

vengono dal suo atto di nomina. Ha chiesto però che nel frattempo si faccia quello che non richiede esborsi. In primis la formazione delle squadre per sollevare le paratoie.

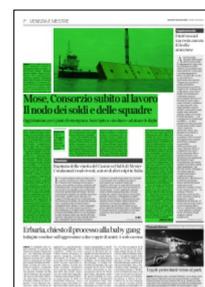
È uno dei problemi principali in questo momento. Per sollevare l'intero Mose in modalità «manuale», in attesa cioè che venga terminato il sistema automatico, servono infatti circa un centinaio di persone. Attualmente però c'è solo una squadra su quattro e questa lacuna va colmata il prima possibile. I tecnici da formare serviranno poi comunque, perché a regime servirà meno personale sul campo, ma bisognerà coprire i turni. Altro problema è quello dei compressori e dei gruppi elettrogeni: se il Mose non si è potuto alzare il 12 novembre così come il 23 dicembre (quando si è arrivati a un passo dal farlo) è perché con un compressore su 3 per ogni schiera il sollevamento delle dighe durerebbe ore, invece che la mezz'ora prevista dal progetto; e se saltasse la luce ci sarebbe il rischio di ribaltamento e di instabilità delle paratoie. Ma già nei prossimi mesi, per maree particolari da valutare caso per caso, si potrebbe «correre il rischio»: se per esempio è prevista una marea lenta, si potrebbero alzare le paratoie anche con un solo compressore, che però non sarebbe servito a nulla di fronte ai venti oltre i 100 chilometri all'ora che due mesi fa hanno spinto l'acqua di 60 centimetri in due ore, fino alla quota record di 187. Anche perché il Cvn studierà, con test ad hoc a Chioggia, come velocizzare il sollevamento.

Ma a chi spetta la decisione finale sul «bottono rosso». Questo è un altro punto da risolvere. Spitz ha detto che sarà lei – d'accordo con il provveditore Cinzia Zincone, con cui pare essersi stabilito subito un notevole feeling – ad «invitare» i commissari del Consor-

zio ad alzare le paratoie, ma non può obbligarli. Ci dovrà dunque essere una valutazione tecnica, ma è ovvio che in caso di diniego il Cvn si prenderà la sua responsabilità.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Opere pubbliche, 2020 all'insegna dei cantieri

Nel piano approvato dall'amministrazione ci sono la sistemazione della materna Lauro e della passerella di Igne

Enrico De Col

LONGARONE. Si prospetta un 2020 ricco di opere pubbliche e interventi in tutto il territorio comunale.

L'amministrazione infatti ha da poco varato il bilancio di previsione per i prossimi mesi, indicando la volontà di utilizzare al meglio il periodo di vantaggi economici post fusione. Tra qualche anno infatti finiranno i trasferimenti straordinari e, pur sempre mantenendo un controllo della spesa, c'è stata la programmazione di diversi interventi che andranno a risolvere alcune criticità che permanevano da diversi anni.

Il piano delle opere pubbliche, già annunciato diversi mesi fa, prevede tre grandi investimenti: la sistemazione della scuola materna Lauro, per cui è stato predisposto un concorso di idee di progettazione (circa 2 milioni di euro previsti), la sistemazione della casera Pepin in località Soffranco anche grazie ad un contributo del Parco (168 mila complessivi con tutti i contributi) e la sistemazione della passerella di Igne (circa 230 mila, alcuni già stanziati con manovre precedenti).

A questi vanno ad aggiungersi alcuni interventi già avviati o programmati nello scorso anno ovvero un progetto di promozione e miglioramento della ciclabile con i fondi Inter-

reg che prevede anche cartellonistica e l'installazione di bagni chimici (fondi di circa 47 mila euro in tre anni) e la manutenzione e segnaletica di varie strade (24 mila euro presi dal cospicuo fondo delle multe).

Alcune voci minori sono arredi ed attrezzature per lo spazio giovani tramite il progetto Cariverona e acquisto di materiali multimediali per la biblioteca.

Spazio poi ad alcune novità che dovrebbero trovare attuazione, o perlomeno progettazione, nel corso del 2020 e per cui saranno stanziati gli appositi fondi nel corso delle prossime manovre di bilancio. Si parla di sistemare lo stabile ex Poste e per questo, come per la scuola Lauro, sarà indetto un concorso di idee di progettazione. Tante sono state le ipotesi per lo stabile, donato anni fa dal Demanio al Comune: da museo del gelato a nuova sede della biblioteca fino alla demolizione per ricavarne un parcheggio.

Continuerà poi il piano di asfaltature a Dogna, Provagna e Codissago, si valuterà la conversione della ex latteria di Fortogna e si sistemerà il parco giochi di Olangreghe. Manutenzione anche per i campi da tennis comunali vicino al palasport, la vecchia latteria di Igne e il capitello di Sant'Antonio. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le ex Poste di Longarone



GLI ASCENSORI DELLE ARCHISTAR? MADE IN ITALY

Dal Dubai Mall a Google, dalla Sagrada Familia al Tempio di Penang: gli impianti per i progetti di Renzo Piano, Calatrava, Norman Foster, sono progettati e prodotti dalla comasca Maspero Elevatori

di Marina Marinetti



al mondo». Renzo Piano, Norman Foster, Nicholas Grimshaw, Santiago Calatrava, Oma, Richard Meier, Arup, Massimiliano Fuksas: è grazie alla collaborazione con studi di questo calibro che Maspero Elevatori ha sviluppato e consolidato un know-how unico nel panorama ascensoristico mondiale. «Mio padre era amico di Renzo Piano, poi abbiamo conosciuto tutti gli altri», racconta Maspero: «Abbiamo iniziato a fare impianti di lusso negli anni 80, sul lago di Como. I nostri primi clienti erano i ricchi proprietari di ville. Ci chiedevano ascensori panoramici, rivestiti in legno, inclinati, per salire dal molo alla casa. È così che abbiamo iniziato a sviluppare la nostra specializzazione in prodotti ancor più estremi, con problemi ingegneristici particolari come il cambio di direzione. A Jeddah, per esempio, abbiamo realizzato un ascensore parabolico, che parte con un'inclinazione di 30 gradi e sale fino a un eliporto, inclinandosi a 90 gradi. È nostro l'ascensore con cambio di pendenza nello studio di Renzo Piano ed è sempre nostro quello con cambio di direzione al campo di Bogliasco, per la Sampdoria. Un altro lavoro molto interessante, alla James Bond, è quello

L'ascensore inclinato del Tempio di Penang in Malesia, gli ascensori del Dubai Mall, quelli avveniristici del Centro Congressi Nuvola a Roma Eur, quelli della metro di Gare Saint Lazare a Parigi, gli ascensori del Business Park di Jeddah in Arabia Saudita, ma anche gli impianti del Museo di Arte Contemporanea di Mosca firmato da Renzo Piano e del British Museum di Londra. Se non fosse solo un cartone animato, persino l'ascensore di Mazinga sarebbe realizzato dall'italiana Maspero Elevatori. Cinque filiali commerciali in Italia, a Milano, Torino, Genova, Cagliari e Roma, sei all'estero, in Svizzera, Spagna, Francia, UK, Iran e India, 110 dipendenti e un fatturato aggregato, per Maspero Holding, che raggruppa ed unifica le diverse società italiane ed internazionali del gruppo, di circa 60 milioni di euro: l'azienda fondata alla fine degli anni Sessanta ad Appiano Gentile da Libero Maspero oggi è una realtà che esporta in 66 paesi grazie al suo know-how unico nel panorama ascensoristico mon-

diale. Dopo la scomparsa del fondatore, nel 2004, il timone è passato alla seconda generazione: Enrico Maspero ricopre il ruolo di Cfo, Riccardo Maspero è Direttore Commerciale nuovi impianti. E, in tolda di comando, c'è il ceo Andrea Maspero (nella foto), 54 anni, una laurea in Ingegneria meccanica ad indirizzo impiantistico al Politecnico di Milano e in lungo curriculum in azienda, dalla direzione tecnica a quella strategica.

«Fu mio padre Libero, detto Leo, che io chiamavo Leonardo come il genio del Rinascimento, ad avviare il processo di internazionalizzazione», racconta. Erano gli anni '70 e Maspero Elevatori lavorava in Libano, Siria, Arabia Saudita: «Allora in quei paesi non c'era nulla. Lui ha cominciato, noi non abbiamo fatto nient'altro che seguire il solco... specializzandoci negli ascensori design, nella nicchia del lusso, lavorando con le più grandi boutique design

A JEDDAH MASPERO ELEVATORI HA REALIZZATO UN ASCENSORE PARABOLICO CHE PARTE CON UN'INCLINAZIONE DI 30 GRADI E ARRIVA ALL'ANGOLO RETTO

per il British Museum di Londra: un ascensore monta-truck con la struttura di cemento e granito,

quattro pistoni idraulici in grado di sollevare 68 tonnellate: il tir entra letteralmente nel museo e scende per cinque piani sotto terra, fino ai laboratori. L'architetto che lo ha disegnato è Richard Rogers, lo storico partner di Renzo Piano, con cui progettò il Beaubourg di Parigi».

Per l'industria, il Gruppo realizza progetti a trazione idraulica, a pignone, a cremaglie-

ra, a fune e a pantografo, con prestazioni in grado di sviluppare una capacità di carico fino a 42.000 chilogrammi e di altezza fino a 300 metri. Nel segmento delle infrastrutture progetta, realizza e installa ascensori esterni e interni, verticali e inclinati, scale e tappeti mobili completamente conformi alle normative europee e internazionali, capaci di soddisfare in modo affidabile il servizio richiesto nell'ambito delle strutture pubbliche. Ora Maspero Elevatori sta lavorando al progetto della sede di Google a New York, sta realizzando l'ascensore centrale della Sagrada Familia a Barcellona - «sarà completamente di vetro, rotondo, inserito in un vano di cristallo all'interno della scala elicoidale» - oltre agli impianti della Gare Magenta della metro di Parigi e quelli della collina di Lantau a Hong Kong.

«Stiamo realizzando anche gli ascensori inclinati per la linea 14 a Manhattan», aggiunge Andrea Maspero. Inutile dire che competitor non ce ne sono molti: «Nel mondo siamo in tre a realizzare ascensori così particolari. Ci siamo noi, un'azienda coreana e la tedesca ThyssenKrupp». Le commesse? Arrivano quasi da sole: «Sono le nostre rea-



lizzazioni a raccontare l'azienda. I grandi architetti studiano con noi le soluzioni migliori a livello ingegneristico. Ma nulla è semplice: è tutto frutto di anni e anni di lavoro per tessere una rete di relazioni e svilupparla nei decenni. Sono processi lunghi che vanno continuamente ali-

mentati». La crescita? Quello di Maspero è uno dei pochi casi in cui non

può avvenire per linee esterne «perché il nostro è un prodotto custom made, non ci sono aziende da acquisire. Quindi puntiamo sui nuovi mercati e sulle collaborazioni con il settore energetico e petrolchimico nel Golfo. Lavoriamo con Aramco, Adnoc, Eni, Tecnimont, Technip. Ma anche la Russia è un mercato promettente. Stiamo realizzando gli impianti del nuovo museo di arte contemporanea di Mosca, disegnato da Renzo Piano per la fondazione V-A-C dell'oligarca Leonid Mikhelson». La specializzazione è figlia dell'investimento in ricerca e sviluppo: «Spendiamo il 5% in R&D», sottolinea Maspero. E aggiunge: «Siamo a un punto superiore alla media del nostro settore. La media Anie si attesta intorno al 4%». Andrea Maspero è dal 2012 Vice Presidente con delega per l'Internazionalizzazione di Anie

Confindustria, che rappresenta le imprese elettrotecniche ed elettroniche che operano in Italia. E ora, dopo due mandati, è in corsa per la presidenza. «Raggruppiamo 13 settori merceologici, con aziende del calibro di Sts, Siemens, Abb, ma il 90% come tipicamente italico, è costituito da pmi. Sviluppiamo 80 miliardi di euro di fatturato, con 500mila addetti». Imprese che oggi più che mai intendono far sentire la propria voce: «In un contesto di incertezza come questo, come Anie dobbiamo essere sempre più presenti a tutti i tavoli, perché permeiamo trasversalmente tutta la realtà produttiva italiana». E qui il politico cede il passo all'entusiasmo dell'ingegnere: «Quindici anni fa al Kilometro Rosso inventarono un sistema che permetteva di attivare il telefonino semplicemente cambiandolo di posizione, non so se le ricorda qualcosa... Le nostre aziende realizzano quei prodotti che quando arrivano sul mercato cambiano il nostro sistema di vita. Così per l'accumulazione di energia: con le smart grid tra un po' saremo tutti interconnessi,

riverseremo con l'auto elettrica di notte quello che preleveremo di giorno. Oppure

l'industria 4.0: chiunque ha una macchina colloquia in remoto sullo stato manutentivo. E la fabbrica Maserati di Grugliasco che produce la Levante è stata studiata dalle macchine! Dobbiamo farci conoscere maggiormente per avere più peso nel sistema confindustriale: i nostri associati devono avere il peso politico che ci compete. Rappresentiamo il 20% del Pil, ma non veniamo mai aiutati: nelle scelte politiche si parla di altro, di migranti, di reddito di cittadinanza, mentre non si parla mai di politica industriale. Eppure siamo la seconda manifattura europea. Immagini cosa riusciremmo a dare se fossimo non dico aiutati, ma semplicemente lasciati stare. E invece la politica ci vede danneggiati, per esempio con la plastic tax. La nostra è un'industria sana, vorremmo poter lavorare in un contesto normale».

ANDREA MASPERO È IN CORSA PER LA PRESIDENZA DI ANIE CONFINDUSTRIA CHE RAPPRESENTA LE IMPRESE ELETTROTECNICHE ED ELETTRONICHE



Autostrade, Conte temporeggia slitta la decisione sulla revoca

► Il premier aspetta il dossier della De Micheli e il piano di Aspi

Sarà il presidente del consiglio Giuseppe Conte a decidere. Spetterà a lui fare la sintesi sul dossier Autostrade, mediare tra le varie anime del governo per poi proporre una soluzione, facendo lo slalom tra le spinte dei 5Stelle, che vogliono stracciare la convenzione, e il no secco di Italia Viva. Nel mezzo il Pd. Il premier non ha

fretta. Aspetterà il rapporto che il Mit sta mettendo a punto in queste ore e, per avere un quadro ancora più completo, il nuovo piano industriale di Aspi. Il documento della ministra De Micheli non verrà esaminato domani, come inizialmente previsto, ma nel prossimo consiglio dei ministri.

Mancini a pagina 15

Autostrade, un miliardo per favorire la trattativa

► Conte temporeggia in attesa di esaminare il dossier del Mit sulle inadempienze di Aspi ► L'azienda accelera su investimenti e controlli spunta l'ipotesi di una multa al posto della revoca

IL RETROSCENA

ROMA Sarà il presidente del consiglio Giuseppe Conte a decidere sul dossier Autostrade, mediare tra le varie anime del governo per poi proporre una soluzione. Facendo lo slalom tra le spinte dei 5Stelle, che vogliono stracciare la convenzione, e il no secco di Italia Viva alla cosiddetta "caducazione". Nel mezzo il Pd, strattinato dai grillini, ma poco convinto della scelta massimalista. Il premier non ha fretta. Aspetterà il rapporto che il Mit sta mettendo a punto in queste ore e, per avere un quadro ancora più completo, il nuovo piano industriale di Autostrade per l'Italia su cui sta lavorando l'Ad Roberto Tomasi. Ieri, tra l'altro, è anche spuntata l'idea, peraltro non nuova, di una possibile maxi multa per evitare la cessazione della concessione. Una alternativa che circola da mesi e che riappare a cadenze regolari.

IL TESTO

Di certo il corposo documento tecnico della ministra Paola De Micheli non verrà esaminato domani, come inizialmente previsto, ma nel prossimo consiglio dei ministri. mentre Aspi illustre-

rà al mercato le linee guida industriali il 16 gennaio. Un piano, secondo i rumors, che si annuncia molto vigoroso e che prevede l'accelerazione degli investimenti, nuovi controlli e compensazioni. Tutto finalizzato a imprimere un cambiamento netto, in parte già iniziato con l'affidamento all'esterno dei controlli e al monitoraggio congiunto con il Mit, e, ovviamente a non perdere la convenzione. Complessivamente solo la parte impegnata per la rete dovrebbe superare i 500 milioni, ma non è escluso che la cifra fissata per le manutenzioni su oltre 350 viadotti possa lievitare ancora. Si tratta ovviamente di stime perché il documento non è stato ancora vistato dagli azionisti. Alcune direttrici di marcia sono però chiare. Da un lato ci sono i 600 milioni per ricostruire il Ponte Morandi e per gli indennizzi ai genovesi, a cui potrebbero aggiungersi altri milioni da impiegare per digitalizzazione dei controlli (insieme a IBM) e sostenibilità ambientale. Nel "piano operativo d'investimenti e manutenzione", così è stato chiamato, nessuna apertura invece ad un calo delle tariffe Aspi. Il tema, se mai verrà affrontato, richiederà un tavolo apposito. Anche perché dal

Mit continuano a ripetere che proprio sul fronte dei pedaggi che bisogna fare uno sforzo importante.

Del resto il dossier del ministero delle Infrastrutture non fa che aumentare il pressing, visto che dalle analisi tecniche emergerebbero le inadempienze sulle manutenzioni dopo il tragico crollo del Ponte Morandi. Nel dossier nessun rilievo di carattere legale, per non anticipare le decisioni dei giudici di Genova. Di certo la De Micheli si aspetta investimenti rilevanti e pedaggi calmierati per un periodo di tempo congruo e chiede che vengano messi in campo altri 700 milioni. Finora Aspi ha respinto questa impostazione, tracciando due linee Maginot: rifiuta di offrire riduzioni in maniera strutturale e non vuole ridiscutere i termini della con-



venzione che prevedono, come noto, indennizzi colossali (23,5 miliardi) a proprio favore in caso di revoca per la sua stessa mala-gestione. Di fatto ha però già congelato gli aumenti delle tariffe su tutta la rete, dando un segnale di disponibilità.

Insomma, il governo chiede più fondi, circa un miliardo, per avviare una trattativa, ma nello stesso tempo non abbandona l'idea della revoca. Sul tavolo anche la maxi multa che, secondo stime, potrebbe toccare i 2 miliardi. In questo quadro molto fluido Conte proverà a prendere altro tempo, giocando fino in fondo tutte le carte. Ben sapendo che Aspi il 30 gennaio potrebbe chiudere definitivamente le porte, riconsegnando la concessione allo Stato proprio in virtù della norma del Milleproroghe che ha cambiato il quadro normativo. Norme che prevedono l'indennizzo totale dei ricavi previsti dall'azienda fino alla fine della concessione nel 2038. Possibile, al di là dei tatticismi, che anche questa dead line possa essere superata, ma solo se il negoziato decollerà realmente e se la norma del Milleproroghe verrà cancellata. Altrimenti lo scontro sarà totale. Senza esclusioni di colpi.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE TAPPE

1 Crolla il Morandi

Ad agosto 2018 crolla il ponte Morandi, il viadotto dell'A10 che attraversa il Polcevera: 43 le vittime. E il governo minaccia la revoca della concessione.

2 Il decreto Genova

A ottobre del 2018 il decreto Genova esclude Autostrade per l'Italia dalla ricostruzione del Ponte. A fine 2019 il Tar della Liguria dice che l'esclusione è incostituzionale.

3 Falsi report, l'inchiesta

A settembre 2019 scattano arresti e perquisizioni per il gruppo Aspi: vengono rinvenuti falsi report su controlli e manutenzione dei viadotti dopo il crollo del Morandi.

4 Risarcimenti fermi

Dicembre 2019: il governo con il Milleproroghe modifica in corsa le regole sulle concessioni autostradali cancellando l'indennizzo in caso di revoca.



AUTOSTRADE Aspi: nuovi investimenti per salvare la concessione

Euganeo, curva nord e arrampicata: arriva la seconda proposta

►L'assessore Bonavina ha incontrato ieri un'altra cordata di imprenditori pronta a investire per realizzare l'impianto

«FAREMO UN BANDO DI GARA PUBBLICO E FINALMENTE AVREMO UNO STADIO CHIUSO, SENZA DISPERSIONI»

IL PIANO

PADOVA La prima offerta era già sul suo tavolo da qualche settimana. La seconda è arrivata ieri pomeriggio da un'altra cordata, pure questa formata da imprenditori padovani, anch'essi con il medesimo proposito: investire più o meno quattro milioni di euro per realizzare la nuova curva nord all'Euganeo, in cambio del fatto di poter costruire a ridosso l'impianto per l'arrampicata. Diego Bonavina, assessore allo sport, quindi, comincia a vedere concretizzarsi il sogno di dotare la città di uno stadio con un volto diverso. Dopo questo ultimo incontro, infatti, ora assieme ai tecnici del Comune confronterà le due proposte e alla fine la migliore sarà oggetto di un bando di gara pubblico, rivolto a tutti coloro che fossero intenzionati a realizzare un'opera del genere. A parità di condizioni, vincerà il gruppo che per primo l'ha presentata. Altrimenti aggiudicatario risulterà chi presenterà l'offerta migliorativa ritenuta maggiormente vantaggiosa per

il Comune. L'intervento per la sistemazione della curva nord va ad aggiungersi a quello per la sud, già programmato e che partirà il primo settembre: gli spalti, che ora distano una sessantina di metri dal rettangolo di gioco, verranno costruiti a ridosso del campo.

LA CURIOSITÀ

Tutto questo interessamento per la sistemazione della curva nord prende le mosse dal fatto che l'arrampicata anche a Padova fa registrare un numero crescente di appassionati che la praticano. Le attuali strutture disponibili, alle Brentelle (scoperta) e in via Bernina, sono sempre strapiene di gente, tanto che numerosi padovani si sono iscritti in una palestra di Treviso che, però, non è olimpica. «Il nostro futuro impianto adiacente all'Euganeo - spiega lo stesso Bonavina - in vista anche dell'arrivo delle Olimpiadi Milano-Cortina, avrà i 15 metri d'altezza, necessari per l'omologazione appunto delle competizioni a cinque cerchi. Per Padova, quindi, si tratta di una grandissima occasione da cogliere senza indugi». «Senza contare - ha detto ancora Bonavina - che nel contempo si realizza pure un altro obiettivo, per me assolutamente prioritario, che è quello di chiudere definitivamente lo stadio Euganeo, eliminando le dispersioni. Con en-

trambe le curve rinnovate avremmo davvero un altro stadio. E non escludo che si riesca addirittura a far partire insieme i cantieri, entrambi previsti con la formula del project financing».

In questo momento l'elaborato per la sud è in una fase di attesa, in quanto i tecnici stanno vagliando tutte le opportunità presenti sul mercato nazionale per la copertura che dev'essere necessariamente antigelo.

LA SCELTA

Il problema è che da quella parte d'è il pericolo che il "tetto" sopra gli spettatori si ghiacci e quindi dovrà essere fatta una scelta che tenga conto di questa eventualità, visto che non è possibile inserire, come negli impianti di ultima generazione tipo lo Juventus Stadium, il riscaldamento sotto il manto erboso, perché i costi lieviterebbero in maniera esponenziale. Alla fine le due curve dell'Euganeo risulteranno esteticamente identiche, anche se una sarà più grande. E simmetrico al palasport per l'arrampicata ci sarà, a ridosso appunto della curva sud, quello per il basket e il calcio a cinque. Il costo complessivo di quest'ultima opera è 5 milioni e 880 mila euro, co-finanziati dal Credito sportivo, dal bando periferie e dalla Fondazione Cariparo.

Ni.Co.





IN COMUNE L'assessore Diego Bonavina e il sindaco Sergio Giordani alla presentazione del progetto

Ponte sul Meduna Si sblocca la gara

► Entro fine febbraio via al “concorso” per il progetto del nuovo attraversamento

L'incontro decisivo è in programma la prossima settimana. Il via al bando entro la fine di febbraio o al massimo i primi giorni di marzo. Non è l'ennesimo annuncio, ma una tabella di marcia firmata dall'assessore all'Urbanistica di Pordenone. Ottenuti gli ulteriori 300mila euro dalla Regione, il “concorso” per la progettazione del nuovo ponte stradale sul Meduna è pronto a partire. E c'è una svolta anche per la Gronda nord e la Sequals-Gemona.

Agrusti a pagina III

Le grandi opere

Nuovo ponte sul Meduna La gara parte a febbraio

► Tra una settimana l'incontro ufficiale con il professionista, poi il “concorso” definitivo-esecutivo: tre disegni sul piatto

CRISTINA AMIRANTE:
 «GLI OSTACOLI ECONOMICI SONO STATI RIMOSI»
 L'ANNUNCIO

PORDENONE L'incontro decisivo in programma la prossima settimana. Il via al bando entro la fine di febbraio o al massimo i primi giorni di marzo. Non è l'ennesimo annuncio, stavolta è una tabella di marcia scritta su un foglio e firmata dall'assessore all'Urbanistica del Comune di Pordenone. Ottenuti gli ulteriori 300mila euro dalla Regione

(lo stanziamento è stato deciso nell'ultima sessione di Consiglio del 2019, quella dedicata alla Finanziaria del Fvg), il “concorso” per la progettazione del nuovo ponte stradale sul Meduna è pronto a partire.

I TEMPI

I soldi non sono più un problema e la volontà di procedere c'è sempre stata. In regia, per ora, c'è l'Uti del Noncello, l'ente a cui materialmente sono stati consegnati i contributi per far partire il bando di progettazione. Dal 1 aprile, quando le Uti saranno sostituite dai nuovi enti immaginati dalla riforma regionale, ci sarà il cambio di casacca, ma per quella volta l'iter dovrà essere già partito. «La gara

relativa al concorso di idee per progettare il nuovo ponte sul Meduna - ha assicurato Cristina Amirante - sarà pronta a fine febbraio o a inizio marzo». Dalla “battaglia” tra i progettisti dovrà emergere il disegno vincente, per una partita che i decisori della politica pordenonese immaginano possa chiudersi entro l'anno, quando dal piano vin-



cente si dovrà passare al progetto vero e proprio, che in gergo tecnico si chiama definitivo ed esecutivo. A tal proposito, contano ancora le parole del presidente regionale Massimiliano Fedriga, che ha promesso ad Alessandro Ciriani altri due milioni per la fase successiva.

I MANUFATTI

Per quanto riguarda i disegni, si sono tre opzioni sul tavolo in merito alla progettazione: la prima riguarda la realizzazione di un ponte classico, meno costoso degli altri ma che richiederebbe la costruzione di più piloni nell'area esondabile del torrente Meduna; la seconda, invece, riguarda la nascita di un ponte a campata, con due elementi portanti e una struttura centrale

particolare; la terza, invece si rifarebbe ai modelli più moderni e avveniristici, comprendendo una soluzione strallata dai costi decisamente più alti ma a minor impatto ambientale. Tutte le soluzioni prevedono una sede stradale a quattro corsie, comprendente anche i percorsi pedonali e ciclabili. Classico, con più piloni insistenti sull'alveo del fiume - quindi in zona esondabile -, a campata (quindi con due soli elementi a terra), oppure strallato, cioè più avveniristico e costoso. Lo sblocco dei fondi regionali per la prima fase di progettazione del nuovo ponte sono arrivati dopo settimane di conferme e smentite. Prima l'assessore Pizzimenti aveva negato la possibilità di inserire una posta specifica in Finanziaria;

poi, dopo le pressioni esercitate dalla giunta pordenonese, i 300mila euro sono rientrati nel programma regionale degli investimenti.

Realizzare il ponte sul Meduna, poi, costerà circa 24 milioni di euro. Sarà l'ultima partita da vincere per dire addio all'attraversamento attuale, che rappresenta il più anacronistico collo di bottiglia di tutta la dorsale della Pontebbana. Il "prezzo" elevato dell'opera molto probabilmente costringerà la Regione a una missione romana per reperire i fondi. Ma il 2020 intanto è iniziato con la buona notizia: ci sono i tempi ufficiali, l'iter è partito.

Marco Agrusti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL DISEGNO Uno dei possibili rendering del nuovo ponte che attraverserà il Meduna in entrata a Pordenone sulla statale



IL COLLO DI BOTTIGLIA Il ponte sul Meduna che attualmente collega Zoppola a Pordenone lungo la statale Pontebbana

Mose alzato per le emergenze Ecco il cronoprogramma: control room, conca e valvole

Corsa contro il tempo per cercare, entro sei mesi, di mettere il Mose in condizione di funzionare - almeno provvisoriamente - in caso di emergenze come quella dello scorso 12 novembre. La prossima settimana sarà stilato un cronoprogramma: priorità agli interventi per la conca, la control room (centrale operativa), le valvole, gli impianti. VITUCCI / PAGINE 20 E 21

Mose, i guai da risolvere prima delle prove Il catalogo è questo

La prossima settimana sarà pronto il nuovo cronoprogramma per l'emergenza. La lista prevede interventi per la conca, la control room, le valvole, gli impianti

Zincone: «Cerchiamo di far presto. Le prove si faranno con gli impianti provvisori»

Il nodo delle squadre di intervento e dei sistemi elettrici di emergenza

Alberto Vitucci

Il Mose non si può finire prima della scadenza fissata per il 31 dicembre 2021.

Ma si prova a renderlo pronto ad alzarsi in caso di nuove emergenze. È la linea uscita dal vertice di martedì in Prefettura. Ora si lavora a un nuovo cronoprogramma per l'emergenza. Che sarà pronto la settimana prossima. Ecco di cosa si tratta.

IMPIANTI

Gli impianti definitivi sono necessari per azionare il sistema. Così come i generatori di emergenza, per dare corrente in caso di black-out, come avvenuto la notte del 12 novembre e di frequente durante gli eventi «estremi». Non saranno pronti prima di giugno. «Nel frattempo dice il provveditore Zincone, «si può provare con gli impianti provvisori».

CONTROLROOM

La grande area per il controllo

del sistema (*control room*) deve essere costruita all'Arsenale. Ma adesso è ancora un cantiere aperto. Lavori affidati a Mantovani, in ritardo rispetto alla tabella di marcia. Senza la regia centrale si potranno movimentare lo stesso le paratoie, assicura Zincone.

CONCA DI MALAMOCCO

Altro buco nero del sistema Mose. Richiesta dal Comune nel 2003 (sindaco Costa) per «rendere indipendente la portualità dalla salvaguardia». Non è mai entrata in funzione. Costata 380 milioni di euro, è stata danneggiata dalla prima mareggiata nel 2015. Con la conca aperta il Mose non serve. L'acqua entra in laguna lo stesso, e a velocità maggiore.

TUBI E MANUTENZIONI

Uno dei punti critici che avevano fatto rinviare le prove a Malamocco il 4 novembre scorso. Vibrazioni impreviste alle tubazioni che rischiavano di far

saltare il sistema e allagare i cassoni sott'acqua. «Il problema è stato risolto, come la manutenzione delle paratoie di Treporti da sabbia e sedimenti», dice il provveditore.

LESQUADRE

Per azionare le 78 paratoie del Mose servono tecnici specializzati e squadre di emergenza. Dovranno essere istruite e formate nei prossimi sei mesi.

LACORROSIONE

«Problemi che non riguardano l'immediato ma la durata nel tempo», assicura Zincone. La corrosione delle cerniere ad esempio, scoperta solo ne-



gli ultimi anni. Le incrostazioni e il danneggiamento sott'acqua di alcune parti della cerniera che tiene unita la paratoia ai cassoni in calcestruzzo sul fondo.

LE VALVOLE

Altra criticità, le valvole che devono impedire l'entrata dell'acqua quando la paratoia si alza con i tubi nell'aria compressa e viceversa. Sono almeno due per ogni cerniera. Dovranno essere tutte sostituite, dopo che si è verificato un loro blocco durante le prove di sollevamento.

LE PROVE

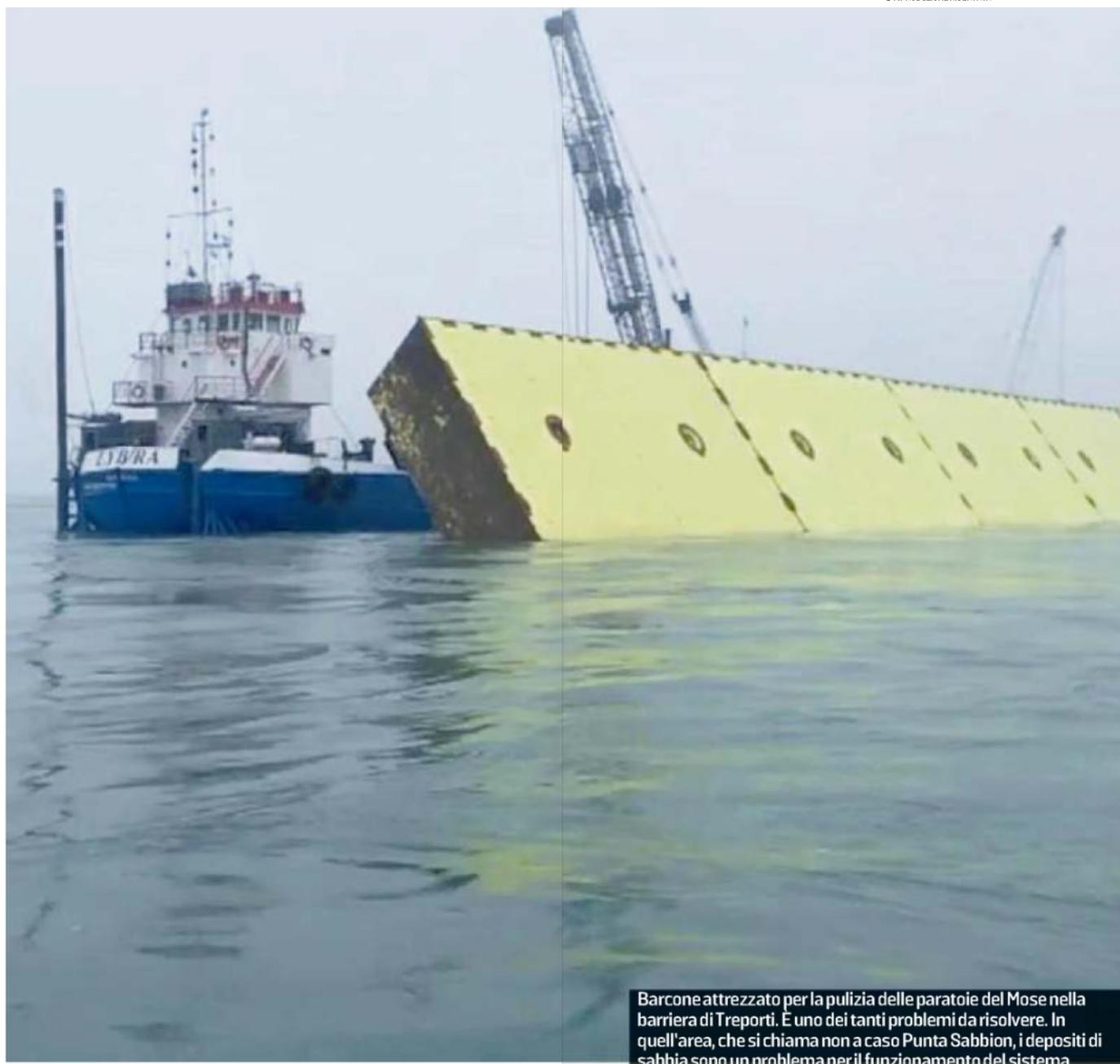
Di qui a giugno, data in cui è stata promessa «l'operatività delle paratoie in caso di emergenza» si dovranno fare molte prove delle singole barriere. Si comincia il 14 con la movimentazione delle 20 paratoie del Lido-San Nicolò. Manovra che non è affatto semplice. «Perché, hanno avvisato i tecnici del Consorzio con un documento inviato a commissari e Provveditorato, «ci potrebbero essere correnti anomale nell'altro varco, quello di Treporti, con gravi rischi per la navigazione. E una corrente trasversale fino a due metri al secondo in condizioni di mare calmo. Oltre alla maggiore ve-

locità della corrente che potrebbe danneggiare ulteriormente le barene e la laguna. Tutte variabili di cui bisogna

LA GRANDE RICHIESTA

Nei giorni successivi dopo l'acqua alta del 12 novembre si sono moltiplicate le richieste di sollevare il Mose. Così il 23 dicembre, con acqua alta in condizioni di assenza di vento. Ma non c'erano le condizioni di sicurezza e il Consorzio ha detto no. «Abbiamo capito che aprire una sola bocca sarebbe stato inutile e rischioso», dice oggi Zincone, «le prove in emergenza si potranno fare sulle bocche insieme». Non prima dell'estate. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Barcone attrezzato per la pulizia delle paratoie del Mose nella barriera di Treporti. È uno dei tanti problemi da risolvere. In quell'area, che si chiama non a caso Punta Sabbion, i depositi di sabbia sono un problema per il funzionamento del sistema

MESTRE

Altobello via alle bonifiche dopo 40 anni di attesa

Italgas, via alla bonifica dell'area di Altobello utilizzata negli anni '70 per lavorare il legno. L'intervento atteso da 40 anni. CHIARIN / APAG. 28



L'area di Altobello da bonificare

IL PARCO, SOGNO INCOMPIUTO DA QUARANT'ANNI

Italgas, annuncio a sorpresa Via alle bonifiche di Altobello

L'azienda annuncia l'avvio di un complesso intervento ambientale in 4 anni nei terreni abbandonati dagli anni Settanta. Sul futuro confronto col Comune

Mitia Chiarin

La notizia è di quelle che destano stupore, anche perché attesa da quarant'anni. La società Italgas ha reso noto ieri che stanno per iniziare, nei prossimi giorni, i lavori di ripristino ambientale dell'area di via Altobello, a Mestre, utilizzata fino agli anni '70 per la lavorazione e conservazione del legno e successivamente come deposito di materiali. Un'area che oggi si trova tra via Altobello e il retro dell'ex Carbonifera, che ospita in gran parte gli uffici del Polo tecnico del Comune di Venezia. E che da decenni cittadini e amministratori attendono diventi un parco. Italgas, a sorpresa, spiega che sta per avviare i cantieri iniziando dal risanamento del sito. Lavori di bonifica che interessano terreni in abbandono con una superficie di 87 mila metri quadri. Il risanamento durerà quattro anni e avanzerà per stralci.

Italgas ne annuncia i passi

essenziali. Si inizia con la «rimozione dall'area sottoposta a bonifica delle alberature interferenti e anche risultanti instabili o ammalorate. L'operazione è stata autorizzata al termine di un complesso processo che ha coinvolto diversi Enti (Regione, Comune, Città Metropolitana, ARPAV, Soprintendenza delle Belle Arti e Paesaggio) chiamati a esaminare le perizie agronomiche», spiegano dalla società con quartiere generale a Torino. Seguirà la bonifica con il «ripristino ambientale dell'area attraverso la realizzazione di un diaframma impermeabile e la posa di una copertura superficiale». Successivamente partirà la «ripiantumazione del patrimonio arboreo dell'area, secondo un progetto che sarà elaborato in accordo con la Soprintendenza e il Comune di Venezia». «L'avvio dell'opera di bonifica è una notizia che va accolta positivamente e vedremo quale è il progetto che riguarda quest'area di Mestre, su cui non mi risulta siano sta-

te ancora presentate proposte», commenta l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin. Italgas tornerà quindi a confrontarsi con il Comune per lo sviluppo dell'area di cui si discute, non senza contenziosi, da decenni. Lo scorso anno l'area era stata tra quelle studiate dal workshop di architettura della Università Iuav, che valutava positivamente un mix di funzioni compresa nuova residenza. Vecchi piani prevedevano palazzi verso via Torino e il verde. Non se ne era fatto nulla. La storia di quest'area è decisamente ingarbugliata e ha visto anche sigilli nel 2005 nella parte affittata alla Team Container (produceva traversine) per un inquinamento della falda con scarichi abusivi in canale Salso. La contaminazione era di fenolo o olio d'antracene. Italgas intervenne con una opera per il trattamento delle acque, prelevate e inviate ad un centro specializzato. Storie del passato, inquinato, di Mestre.

E ora si torna a sperare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STORIA COMPLESSA

Oggi il vicino dell'area è il Comune di Venezia

La vicenda Italgas dal 2010 si lega all'acquisto da parte del Comune (giunta Cacciari) della Carbonifera, dalla Gefra che si era vista bloccare il progetto di negozi, alloggi e multisala. Assieme all'immobile è diventata di proprietà pubblica la capacità edificatoria dell'area con la possibilità di uno sviluppo di cubatura che (con cessioni o valorizzazioni) potrebbe finanziare il grande parco. —



Una foto dall'alto mostra i terreni di proprietà di Italgas in via Altobello, sullo sfondo la Carbonifera

VIABILITÀ

Raddoppia il costo della bretella prima ancora di avviare i cantieri

Il raccordo che collegherà il casello di Martellago alla Moglianese passa (sulla carta) da 4,7 a 9,6 milioni

I sindaci della Riviera chiedono chiarezza sul futuro casello dell'autostrada A4

MIRA. I sindaci della Riviera pronti a limitare il traffico pesante sulla Brentana nonostante il rincaro dei pedaggi sul tratto della A4 fra Mestre e Padova. I sindaci poi chiedono alla Regione e a Cav dove sarà fatto l'arretramento della barriera promesso dall'assessore regionale Elisa De Berti, che ha annunciato che la barriera di Villabona a Marghera sarà rasa al suolo e sarà "spostata" non distante dallo svincolo del Passante. Il Comune di Mira intanto fa fioccare le prime multe contro i mezzi pesanti che transitano sulla Brentana e sfiorano i limiti di Pm10.

«Non ci faremo certo fermare nella nostra azione tesa a limitare l'inquinamento», spiega il sindaco di Mira Marco Dori, «dal rischio di invasione di traffico veicolare e pesante sulla Riviera. Già questa settimana si sono intensificati i controlli e sono fioccate le prime multe ai Tir non in regola con le emissioni». Ma non mancheranno a breve le ordinanze per fermare il traffico pesante sulla Brentana. Le aveva già annunciate il sindaco di Dolo Alberto Polo qualche settimana fa. Il Comune di Mira nei giorni scorsi con il vicesindaco Gabriele Bolzoni si era fatto promotore di un progetto di viabilità alternativa alla Brentana utilizzando come raccordi le nuove rotonde e bretelle paral-

lele alla Sr 11.

Il sindaco di Stra Caterina Cacciavillani sottolinea come del problema sollevato con l'aumento dei pedaggi e del traffico sulla Brentana si occuperà a breve la Conferenza dei sindaci della Riviera e chiede chiarimenti però alla Regione su dove sarà fatto l'arretramento della barriera: «Per limitare il traffico pesante sulla Brentana siamo pronti a prendere una posizione comune. Quello che vogliamo capire è dove sarà fatto l'arretramento della barriera di Villabona annunciato dalla De Berti. Ad ora non ci è stato illustrato alcun progetto».

Nei mesi scorsi aveva concordato per una limitazione del traffico pesante anche il sindaco di Fiesse Andrea Martellato. Cav dal canto suo fa capire che la sua è una struttura tecnica e le decisioni su temi come l'arretramento della barriera sono di natura politica, spettino cioè ad Anas e Regione.

Sempre in tema di viabilità, intanto, a Scorzè nasce uno strano caso, quello di una bretellina che, ferma ancora allo stadio di progetto, raddoppia di punto in bianco i costi rispetto a tre anni fa. È il raccordo di un chilometro e mezzo che dovrebbe collegare il casello di Martellago alla Moglianese a Cappella di Scorzè. I costi di costruzione sono più che raddoppiati, passando da poco meno di 4,7 milioni di euro a quasi 9,6 milioni. E questo senza che sia stata messa una sola pietra

dell'opera. Nei giorni scorsi, ai municipi di Martellago e Scorzè è arrivata una lettera da Veneto Strade che informa del nuovo importo che Cav dovrebbe sostenere. Per questo i due sindaci interessati, Nais Marcon (Scorzè) e Andrea Saccarola (Martellago), hanno chiesto di convocare presto una riunione con la stessa Veneto Strade, Cav e Anas, alla presenza del consigliere regionale leghista, nonché scorzetano, Gabriele Michieletto, per capire i motivi dell'aumento della spesa da sostenere. L'appalto, la costruzione e il bando dell'arteria, che viaggerà a fianco dell'autostrada, è a carico di Veneto Strade. Se il 13 maggio 2016 il piano finanziario prevedeva un investimento di 4.689.432,45 euro, adesso si è toccata quota 9.570.057,75. «E non ne sappiamo il motivo» ammette con franchezza Marcon «ed è per questo che con Saccarola ci siamo mossi perché si fissi presto una riunione fra tutti i soggetti interessati». Logico, poi, che Marcon e Saccarola chiederanno se la lievitazione del prezzo cambierà le carte in tavola e quali saranno i tempi d'avvio.

Già negli anni la strada ha avuto diversi problemi burocratici, nel 2019 sembrava che fosse avviato il cantiere. La complanarina è nata per sgravare via Ca' Nove e consentire ai mezzi pesanti di accedere al casello dalla Moglianese. —

**Alessandro Abbadir
Alessandro Ragazzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'arrivo al casello di Mirano-Dolo dell'autostrada A4

MAGGIORANZA DIVISA

Mossa del Pd su Autostrade «Maxi-multa e no revoca»

ROMA. Per i 5 Stelle «il risultato da ottenere», lo ha ripetuto ancora ieri il ministro dello Sviluppo Patuanelli, è la revoca della concessione ad Autostrade. Il ministro delle Infrastrutture De Micheli, che pure ha rilevato «troppe evidenze di scarsa manutenzione», sembra però voler evitare lo scontro che rischia di costare allo Stato 23 miliardi di indennizzi oppure, in alternativa può portare sia Autostrade che la controllante Atlantia al default finendo per mettere a rischio diverse migliaia di posti di lavoro. Per questo all'interno del governo, pare su proposta del Pd, si sta valutando la possibilità di comminare ad Autostrade una maximulta come alternativa alla revoca della concessione. Una stangata pesante, nell'ordine di diverse centinaia di miliardi di euro, in maniera tale da affermare il principio che chi sbaglia paga, ma senza infierire oltre. Conte e la responsabile del Mit dovrebbero iniziare ad affrontare la questione già oggi a margine della riunione del consiglio dei ministri. Sul tavolo, c'è anche l'ipotesi di tagliare immediatamente tutte le tariffe del 5%, di fissare un tetto del 2% agli aumenti negli anni a venire e di ridurre in maniera considerevole la remunerazione sul capitale investito dalla società, ipotesi che Atlantia giudica troppo onerosa e alla quale il gruppo risponde offrendo innanzitutto un consistente aumento degli investimenti. Oltre alla grana Autostrade, il governo oggi dovrà discutere anche della riforma della prescrizione: entrata in vigore il 1° gennaio e già tre partiti su quattro vogliono cambiarla. Le delegazioni si vedranno a palazzo Chigi per ascoltare dal premier Giuseppe Conte quale potrebbe essere la soluzione. —

RIPRODUZIONE RISERVATA



LE MANI DELLA REGIONE SU ENERGIA E VIABILITÀ

Zaia "aggira" l'autonomia che non arriva e punta a fare cassa con centrali idroelettriche e autostrade

SALMASO / APAG.15



Cav, Pedemontana A4 e idroelettrico Nel Veneto di Zaia c'è nostalgia di Iri

La Regione punta a fare cassa con il business dell'energia
E la riforma della holding delle autostrade approda a Roma

Albino Salmaso

VENEZIA. C'è nostalgia della vecchia e potentissima Iri in salsa Dc nella strategia del governatore Luca Zaia, il padre dell'autonomia che né Salvini né Conte hanno regalato al Veneto. Tre sono i pilastri del new deal: la Cav holding delle autostrade a Nordest per gestire nel 2026 la A4 Padova-Brescia; la Pedemontana Montecchio-Spresiano finanziata con 300 milioni l'anno e la regionalizzazione delle 500 centrali idroelettriche sono un cambio di rotta che farà di Palazzo Balbi la cabina di regia di due asset strategici: la grande viabilità e l'energia. Un business che vale almeno 50 milioni cash l'anno, se si considerano gli utili 2019 di Cav, pari a 23 milioni, e il contributo fisso del 2,3% pagato oggi dai gestori privati che producono energia nelle valli bellunesi, vicentine e trevigiane: sono altri 20 milioni l'anno. Da investire nel territorio, ovviamente. Ma a dettare le regole sarà la Regione. La data da segnare sul calendario è sempre il 2026, quando scadranno le concessioni più importanti sui canoni idrici tra Soverzene e Arsìe.

A dispetto della riforma Madia che liberalizza la fornitura del gas e dei trasporti e detta nuove regole per le società partecipate, il Veneto ha imboccato la strada opposta e vuole trasformare Cav nella cassaforte del business delle autostrade,

con l'affidamento delle concessioni in house, senza gara europea. Insomma, si tratta di replicare il modello Autobrennero e Autovie Venete che l'ex ministro Toninelli ha concesso a Bolzano e a Trieste, come prima tappa della nazionalizzazione di Aspi: le due regioni a statuto speciale così rafforzano i loro privilegi.

La storia si ripete. Il boom del miracolo e italiano si è materializzato sui 250 chilometri della A4 Milano-Venezia: una fabbrica dopo l'altra, con i condomini tra un cancello e una strada. Dal Kilometro rosso di Brembo alla galassia delle imprese cresciute come funghi nella metropoli diffusa che si snoda lungo l'autostrada a fibra ottica più trafficata d'Italia. La Brescia-Padova è stata aperta al traffico nel 1962, nei Cda di Serenissima c'è il dna della vecchia "balena bianca". Sindaci, deputati, ministri del Lombardo-Veneto che hanno retto fino al 1993, prima di passare le consegne all'armata padana di Bossi e Maroni, che hanno cavalcato la Lega di Rocchetta prima di cedere lo scettro del comando a Salvini.

Zaia e Fontana nei loro progetti di autonomia differenziata hanno chiesto il trasferimento della proprietà delle reti autostradali, degli aeroporti, delle ferrovie locali e anche dei porti, con Venezia e Chioggia alle dirette dipendenze di Palazzo Balbi e non più del ministero delle Infrastrutture. Stop. Roma ha alzato il muro.

Al massimo è disposta cedere la devolution delle funzioni amministrative ma i valori patrimoniali restano iscritti sui bilanci della Ragioneria dello Stato.

Palazzo Balbi ha quindi cambiato strategia e domani a Roma l'assessore De Berti ufficializzerà al ministro De Micheli la richiesta di allargare il perimetro d'azione di Cav SpA: non solo il Passante, la bretella autostradale e la tangenziale di Mestre. «Ma tutto ciò che il mercato offrirà quando le concessioni autostradali andranno a naturale scadenza». Nel 2026 c'è la gallina delle uova d'oro, la Brescia-Padova ora gestita da Abertis-Atlantia-Benetton. In Cav modello Iri si pensa di far confluire anche la Pedemontana veneta, superstrada a pedaggio della Regione assegnata al consorzio Sis-Dogliani che in 39 anni incasserà 12 miliardi prelevati dai bilanci di palazzo Balbi, che avrà come contropartita i pedaggi. Il traffico merci sull'asse Milano-Trieste si sposterà a Nord? Scommessa da vincere. Ma il passaggio di Pedemontana da Sis a Cav si potrà mai fare davvero in house, senza una gara Ue? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La A4 Padova-Venezia nel tratto di Dolo: ora si discute sulle nuove concessioni da affidare a Cav. A destra la centrale idroelettrica sul fiume Piave a Nervesa della Battaglia nel Trevigiano

IN BREVE

Unioncamere Emilia Romagna

**Lieve ripresa nel settore costruzioni
Ma a trainare sono le grandi imprese**

Nel trimestre il volume d'affari del settore costruzioni in Emilia Romagna torna a crescere (+0,9%) secondo l'indagine sulla congiuntura di Camere di commercio e Unioncamere regionale, ma non per le piccole imprese; meglio quelle medie, volano le grandi. Prosegue ma contenuta la contrazione della base imprenditoriale: a fine settembre la consistenza delle imprese attive nelle costruzioni si è ridotta a 65.184, vale a dire 555 in meno (-0,8%). La diminuzione è determinata soprattutto dalle ditte individuali.



IL SINDACO DI VIDOR

«Cerchiamo un'impresa che lavori di notte sul ponte»

VIDOR. Si cerca un'impresa che sul ponte di Vidor accetti di lavorare di notte. È semplice, ma al tempo stesso complessa, la bonifica della strada che ai bordi perde pezzi di cornicione.

«Diciamo che è semplice – spiega il sindaco Albino Cordiali – perché basta tagliare i “mozziconi” di cemento che pendono dalle arcate e che sono trattenuti dai legamenti in ferro. Ma il lavoro è tuttavia complicato perché di giorno comporterebbe lunghe code: dovremmo infatti incanalare dai 23 ai 24 mila autoveicoli in un senso unico alternato, regolato da semaforo».

Quindi? In sostanza ieri non è accaduto nulla di quanto era previsto, e cioè che un'impresa si sarebbe subito posta in attività per fare pulizia. Il sindaco ritiene che possa accadere la prossima notte. L'impresa opererà dall'alto, illuminando il cantiere con dei fari. Gli operai si caleranno dentro dei cestelli.

Nessuno sbarramento, intanto, sull'alveo del Piave minacciato dalla caduta di corpi contundenti. Ma la

preoccupazioni di chi utilizza il ponte, abitando a Vidor, Pederobba e Valdobbiadene, oltre che nel Quartier del Piave, è per la tenuta delle arcate. Le fessure le ha viste e denunciate anche il sindaco Cordiali. «Abbiamo interpellato l'Anas. È disponibile a una perizia, ma solo nel mese di maggio. Noi non possiamo assolutamente aspettare. Ecco, dunque, che la Provincia proverà a misurare la stabilità delle stesse arcate con delle prove di carico. Le faremo di notte, in febbraio, ovviamente chiudendo il ponte». Continua, intanto, la raccolta di firme in calce ad una sottoscrizione popolare per sollecitare la costruzione del nuovo ponte, tra Vidor e Covolo, a Sud del paese. Ma i tempi saranno necessariamente lunghi, si parla di anni, per cui il vecchio manufatto dev'essere comunque messo in sicurezza. E quanto verrà ribadito anche in un convegno pubblico indetto per il 7 febbraio a Vidor. —

F.D.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

