

Rassegna del 21/01/2020

SCENARIO

21/01/2020	Adige	19	Edifici in zona agricola grazie al cohousing	Do.S.	1
21/01/2020	Arena	12	La Giunta approva la rivoluzione al casello dell'A4 a Verona Sud - Casello di Verona Sud, via libera al «trasloco»	Giardini Enrico	3
21/01/2020	Arena	9	Case a Verona più appetibili e i prezzi tornano a salire	Lorandi Francesca	5
21/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Fusina, Musolino tira dritto Brugnaro e Zaia contro il Porto	Bottazzo Francesco	7
21/01/2020	Corriere delle Alpi	30	Viabilità, l'Anas chiama i sindaci al confronto	Dal Mas Francesco	9
21/01/2020	Gazzettino	12	Caso Autostrade, Italia Viva voterà contro la revoca - Autostrade, tensione nel governo Italia Viva voterà contro la revoca	Gentili Alberto - Mancini Umberto	10
21/01/2020	Gazzettino Friuli	5	Ponti Anas, la Regione si muove	...	12
21/01/2020	Gazzettino Friuli	5	Tagliamento, due ipotesi per sistemare il passaggio	...	14
21/01/2020	Gazzettino Venezia	4	Mose, balletto sui costi. Il prefetto: «Basta» - Mose, balletto sui costi Il prefetto: «Ora i fatti»	Brunetti Roberta	15
21/01/2020	Gazzettino Venezia	6	Mobilizzazione per i gasometri «Brugnaro faccia chiarezza»	Fullin Michele	17
21/01/2020	Gazzettino Venezia	12	Si allarga via Ca' Solaro Ma ora il Pd sollecita una pista ciclopedonale	De Lazzari Mauro	19
21/01/2020	Gazzettino Venezia	18	Tagliamento, ponte da rifare Ma il sindaco mette i paletti - Nuovo ponte, il sindaco frena	Corazza Alessio	20
21/01/2020	Giornale di Vicenza	8	Prezzi stabili Ed ora salgono le compravendite - Prezzi in calo, compravendite su Si torna ad investire sul mattone	Bassan Roberta	22
21/01/2020	Giornale di Vicenza	8	Costruzioni: investimenti in crescita ma "frenata"	...	24
21/01/2020	Giornale di Vicenza	10	Ecco le 27 strade venete che ritornano sotto Anas	Erle Piero	25
21/01/2020	Giornale di Vicenza	10	Legambiente: «Al Veneto servono 11 opere»	...	27
21/01/2020	Italia Oggi	28	Brevi - Il comparto dell'edilizia e costruzioni mostra un aumento nell'ultimo anno del numero degli addetti...	...	28
21/01/2020	Nuova Venezia	19	Conti del Mose braccio di ferro su chi pagherà gli extra costi - Chi paga i costi del Mose Il giallo delle competenze	Vitucci Alberto	29
21/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Intervista a Jacopo Berti - Berti: le strade all'anas sono il fallimento di Zaia - Berti (M5S): la cessione delle strade all'Anas certifica il fallimento dell'autonomia di Zaia	Tosatto Filippo	31
21/01/2020	Sole 24 Ore	1	L'industria che cresce e le riforme non fatte - L'industria che cresce e il prezzo delle riforme non fatte	Fortis Marco	33
21/01/2020	Trentino	12	Flash - Edilizia, in regione fatturato in salute: +11,5%	...	35

GARDOLO

Con la seconda adozione, prevista in marzo, diventerà edificabile (una quarantina di alloggi) l'angolo tra via 4 Novembre e via 25 aprile 1945 a monte del parco di Melta

Edifici in zona agricola grazie al cohousing

Nuove palazzine con la variante 2019 al Prg

“CENTRODESTRA

Un progetto innovativo per la città. Un mix di abitazioni per giovani e anziani, con affaccio su 10 ettari di parco

Andrea Merler

Nuove palazzine in vista a Gardolo, all'angolo tra via 4 Novembre e via 25 aprile 1945. Sulla carta, una quarantina di nuovi appartamenti, distribuiti in edifici di quattro piani. Ma non sarà, nelle intenzioni, una mera azione di speculazione immobiliare per “risarcire” i proprietari che da anni chiedono al Comune, senza successo, l'edificabilità dei lotti oggi in parte coltivati a granoturco. Se il mattone sarà tirato su, sarà perché l'operazione dovrà avere anche una valenza sociale, diventare un modello di cohousing. Per altro, il *la*, l'emendamento che ha sbloccato l'operazione, è venuto dalla minoranza di centrodestra. Quando si è trattato di votare, nella seduta del consiglio comunale del 19 luglio, la prima adozione della variante 2019 al Prg, è stato il capogruppo di Civica Trentina, **Andrea Merler**, a proporre l'inserimento. Ed in maggioranza ha trovato largo consenso.

La scelta è urbanisticamente delicata perché si tratta di mettere mano ad una area che il Prg in vigore qualifica come “zona agricola di particolare tutela”. Praticamente intoccabile. Anche perché è la stessa legge provinciale a porre uno stop alla edificazione degli spazi aperti: scelta strategica che il Comune capoluogo ha fatto propria, facendo diventare l'alt al consumo di suolo, il riuso e la rigenerazione dell'esistente linee guida della variante in discussione. Per di più, mentre il Comune, con una mano, riconsegna al verde buona parte della mega lotizzazione C3 di Canova, il quartiere mai nato, con l'altra decide di aprire

“CENTROSINISTRA

Il grosso vantaggio, per il Comune, è ottenere due terzi dell'area su cui sviluppare servizi collegati al vicino parco di Melta

Paolo Serra

ad una nuova C3 a Gardolo. L'intera area interessata alla variante, che ha ottenuto una sostanziale conferma nella commissione urbanistica che l'ha valutata in seduta secretata, è una fascia che lambisce tutto il tratto di via 25 aprile 1945, a valle della Nordglace, e degli altri capannoni industrial-commerciali (Euromix, ex Graffer Funivie, etc.). È il lato nord della strada che separa la zona agricola dall'area sportiva e dal parco di Melta. La nuova edificazione è prevista sull'angolo ovest, all'incrocio con via 4 Novembre. La zona perimetrata misura oltre **2,3 ettari (23.315 m²)**, e l'indice di utilizzazione territoriale, di **0,19 m² per m²**, è diventato di **0,22** con il passaggio in commissione, che ha accolto la richiesta di più volumi dei privati. L'altezza massima del fronte degli edifici ipotizzata è di **13,5 metri**. Nella sostanza, con tali limiti, si potrebbero ricavare oltre **18 mila m³** di volumi edificati su un'area di circa **7 mila m²**. Con il vincolo, però, di cui sopra: trattandosi di una zona per il cohousing, almeno il 20% della superficie utile netta realizzata deve essere destinato a spazi comuni (lavanderie, cucine, laboratori, sale multifunzionali), che costituiranno parti comuni condominiali. Il resto dell'area (**15 mila m²**), con una fascia di per sé inedificabile perché sovrastata da un elettrodotto, diverrebbe “verde pubblico”, ceduta dai proprietari in cambio dello sblocco dell'angolo ovest. Ovviamente, dopo il passaggio in commissione urbanistica, sarà necessario l'ulteriore via libera del consiglio co-

munale, con la seconda adozione della variante al Prg, prevista per la prima metà di marzo, ultimo significativo atto politico della consiliatura. E in quella sede potrebbero esserci ulteriori modifiche o integrazioni. E, poi, l'ultima parola della Provincia. Ma, dato il consenso bipartisan, il sì alle palazzine pare scontato. Spiega **Andrea Merler**, che da consigliere di circoscrizione a Gardolo ha avviato la sua carriera politica: «È una scelta particolarmente positiva. Un modo per risarcire Gardolo. Sarebbe il primo progetto innovativo di cohousing in città. Un mix di abitazioni per giovani e anziani, con affaccio su 10 ettari di parco e negozi di vicinato al pianterreno. E la garanzia di un corridoio verde, pubblico, con la zona della piscina».

Paolo Serra, capogruppo del Pd, residente a Gardolo, aggiunge: «Per legge è imposto il consumo zero di suolo, ed infatti la Provincia potrebbe dire no. Ma in questo caso il sacrificio ci può stare se, solo se, i proprietari presentano un progetto puntuale, serio, di cohousing. Il grosso vantaggio, per il Comune, è ottenere due terzi dell'area su cui sviluppare servizi collegati al vicino parco di Melta». **Do. S.**





Cerchiata, l'area all'angolo tra via 4 Novembre e via 25 aprile 1945 dove sono previste le nuove palazzine (foto Do. Sartori)

CITTÀ CHE CAMBIA

La Giunta approva la rivoluzione al casello dell'A4 a Verona Sud

GIARDINI PAG.12

LA CITTÀ CHE CAMBIA. La Giunta approva il progetto della A4. E chiede certezze sui tempi

Casello di Verona Sud, via libera al «trasloco»

Ok allo spostamento dall'altra parte dell'autostrada ma entro le Olimpiadi del 2026. E prima le opere viabilistiche, compresa una rotonda alla Genovesa

Dopo la Tav e la variante Statale 12, un'altra infrastruttura che si punta a finire per i Giochi

Ci saranno connessioni con le tangenziali e un accesso veloce per la futura caserma dei Vigili del Fuoco

Enrico Giardini

Le infrastrutture corrono in vista delle Olimpiadi invernali 2026 di Milano-Cortina d'Ampezzo, con cerimonia finale a Verona, in Arena. Dopo la Tav ferroviaria sulla Milano-Brescia-Verona-Vicenza-Padova-Venezia e la variante alla strada statale 12 da Buttapietra a Verona sud, c'è ora un'altra opera pubblica che si punta a completare entro i Giochi 2026, che saranno dal 6 al 22 febbraio. È il nuovo casello autostradale di Verona sud, che verrà parzialmente ribaltato, e vicino al quale sorgeranno rotonde, altre strade di collegamento tra la zona della Genovesa - dove sorgeranno il capolinea e deposito mezzi del filobus e un parcheggio da 5.000 posti auto - e la città. Ci sarà poi uno svincolo di ingresso nella tangenziale sud, in via Morgagni.

ANZI, IL RIBALTAMENTO del casello, «e prima le altre infra-

strutture connesse dovranno essere terminate entro fine 2025, per le Olimpiadi. Lo abbiamo chiesto dalla società A4 che realizzerà le opere». Lo dice il sindaco Federico Sboarina, con gli assessori alla mobilità Luca Zanotto e all'urbanistica Ilaria Segala, dopo la riunione della Giunta, che ha dato il via libera alla soluzione progettuale 2 prospettata dalla A4. Cioè un ribaltamento simmetrico del casello, con un tratto di strada di entrata e uscita a un livello più basso.

In pratica, quello a cui Palazzo Barbieri ha dato il via libera, con alcune osservazioni e indicazioni, è lo scenario illustrato circa quattro mesi fa nella sede dell'autostrada A4 Holding, che per costruire tutte le infrastrutture spenderà 70 milioni. «Sono progetti su cui in passato si sono dette soltanto tante parole e quando ci siamo insediati noi nel 2017 abbiamo trovato molta confusione, ma noi siamo arrivati a un progetto preciso, in fase di elaborazione, e

ora diamo tempi certi», dice Sboarina.

Come illustrato da Zanotto, l'opera di sdoppiamento del casello di Verona sud sarà l'ultimo, in ordine temporale, a vedere la luce. Prima, come concordato con il Comune, verranno costruite le cosiddette opere "invarianti", ritenute fondamentali per dare vantaggio al traffico. Con la A4 saranno dunque connesse le tangenziali, la variante alla Statale 12 con lo svincolo dell'Alpo e lo snodo viabilistico alla Marangona, con un accesso veloce alla futura nuova caserma dei Vigili del Fuoco, alla Genovesa.

IN BASE AL CASELLO "simme-



trico”, chi provenendo da Milano, cioè il 70 per cento dei veicoli, uscirà a Verona sud nel nuovo casello a sud dell'autostrada, potrà andare o verso il centro città o al parcheggio scambiatore della Genovese per prendere la filovia, o avrà un ingresso verso la tangenziale. Lo stesso chi, provenendo da Venezia, uscirà al casello ma nella parte a nord dell'autostrada, verso la città. Chi andrà verso Venezia andrà nella parte di casello nuovo. Chi invece entrerà in direzione Milano avrà la situazione attuale.

IL FILOBUS e gli autobus da Verona sud avranno una corsia dedicata, in sottopasso, che dal parcheggio scambiatore arriverà fino a largo del Perlar, all'altezza del Bauli. Lì passeranno anche le biciclette. Come spiega la Segala si chiede poi, «in considerazione delle attuali criticità del nodo di via Vigasio e via Mezzacampagna, di prevedere l'inserimento della rotonda, in quella zona, già nella prima fase di lavori». Inoltre, considerato che viale delle Nazioni è il più importante asse di penetrazione nord-sud, si chiede alla A4 di «prevedere già nella prima fase il collegamento tra il tratto terminale di viale delle Nazioni e la nuova rotonda del casello sud, in corrispondenza della Motorizzazione civile». Inoltre, di «prevedere la pista ciclabile nel tratto mancante di via Flavio Gioia e di prolungare il tratto di pista ciclabile in penetrazione verso la Genovese». •



Il casello di Verona Sud, sulla A4, sarà spostato dall'altra parte dell'asse autostradale

IMMOBILL Uno studio di Tecnocasa su dati del Fisco: 1.617 compravendite nei primi sei mesi 2019, in calo ma più «care»

Case a Verona più appetibili e i prezzi tornano a salire

Domanda trainata in particolare dall'interesse per l'uso turistico
Prezzi più alti in centro con punte fino a 6.500 euro al metro quadro

Francesca Lorandi

Crescono le quotazioni e, soprattutto, cresce la domanda da parte di investitori che vogliono affittare a turisti. In tutti i quartieri di Verona. Leggera riduzione delle compravendite ma continuo aumento dei prezzi, secondo un trend che prosegue dal 2016 e che è trainato proprio da investitori, interessati a immobili a uso turistico. Nel primo semestre 2019, secondo l'analisi dell'Osservatorio immobiliare Tecnocasa su dati dell'Agenzia delle Entrate, le transazioni a Verona sono state 1.617, -2,9% rispetto al pari periodo 2018; le quotazioni hanno segnato un incremento in tutti i quartieri, con picchi a Borgo Venezia +2,2% e Borgo Roma-Golosine +1,6% per arrivare al +1,1% di Borgo Milano e al +1% del Centro. Borgo Trento ha riportato valori stabili.

L'indagine ha scandagliato la situazione area per area, rivelando un incremento di investitori. Sono loro, in centro storico, a trainare la domanda di immobili medio piccoli, bi e trilocali, mentre si registrano difficoltà per la com-

pravendita di case più grandi, da 150-160 metri quadri, perché è ancora troppo ampia la forbice tra richiesta dei proprietari e disponibilità di spesa dei clienti.

Le soluzioni più costose si affacciano su piazza delle Erbe e piazza Duomo: qui l'immobile può raggiungere anche 6.500 euro al metro quadro. In generale una soluzione da ristrutturare costa in media 2.800 euro al metro quadro, 3.500 se è in buono stato. Si scende sui 2.600 nel quartiere Filippini e a Veronetta, dove cresce il numero di richieste e diminuisce l'offerta, determinando un leggero rialzo dei prezzi, in particolare su bi e trilocali. Anche qui, la domanda è alta sul fronte investimento, in particolare di tipi da trasformare in B&B e case vacanza: il budget a disposizione parte mediamente da 120-130mila euro per arrivare a 200mila.

L'incremento dei prezzi più elevato si è registrato a Borgo Venezia, dove c'è una forte richiesta da parte di investitori in cerca di abitazioni da destinare non solo sul mercato degli affitti turistici ma anche da mettere disposizione di studenti universitari. I valori

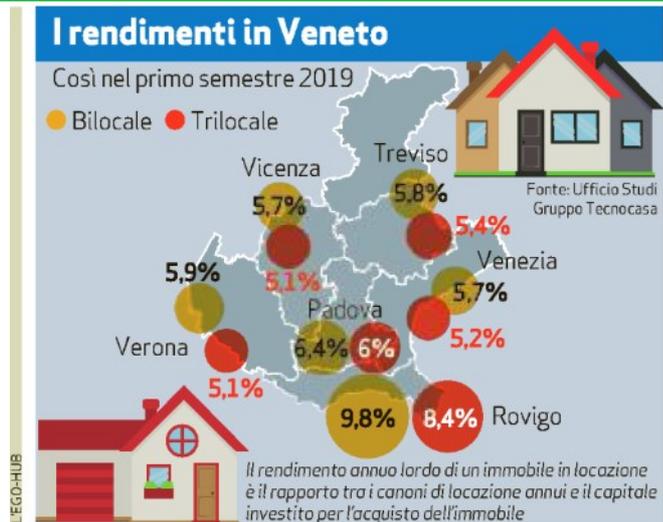
medi dell'usato si attestano sui 1.300 euro al metro quadro, mentre per tipologie ristrutturate la spesa oscilla tra 2.000 e 2.500.

Aumentano i prezzi anche a Borgo Milano: le quotazioni di un buon usato si aggirano sui 1.300 euro al metro quadro e salgono a 1.500 nelle traverse interne. Ben più bassi, sebbene in crescita, i prezzi nell'area Borgo Roma-Golosine: dai 1.500 euro al metro quadro in zona delle Brigate e zona dei Fiumi per tipologie in buono stato ai 750 euro per le palazzine, più datate, di via Mantovana e piazza dei Caduti.

Unico quartiere che non ha registrato incrementi di quotazione è Borgo Trento: le richieste riguardano soprattutto appartamenti tra 40 e 120 metri quadri, mentre c'è maggiore difficoltà nella vendita di tipologie più ampie. La domanda di acquisto proviene sia da coppie e famiglie in cerca della prima casa sia da investitori in cerca di tipologie da mettere a reddito. Bilocali in buone condizioni costano sui 250mila euro, mentre si arriva a 350mila per i trilocali ristrutturati. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tendenze

Mercato in crescita per i box e i posti auto

Il mercato dei box e dei posti auto, nel primo semestre 2019, segnala nelle grandi città una sostanziale stabilità: +0,1% per i box e -0,4% per i posti auto. A Verona, secondo i dati diffusi dal Centro studi Tecnocasa i box hanno segnato +0,2% e i posti auto +1%.

Nello stesso periodo, sostiene Tecnocasa, anche le compravendite dei box sono cresciute, (+7,6%) a conferma dello stato di buona salute di

questo comparto immobiliare.

L'analisi delle informazioni raccolte tra le agenzie affiliate Tecnocasa e Tecnorete rivela che, nel periodo considerato, il 71,3% delle operazioni relative ai box ha avuto come fine l'acquisto, il 28,7% la locazione. Tra coloro che hanno acquistato il box, il 51,6% lo ha fatto per investimento mentre il 48,4% per uso proprio. Il box, infatti, è una forma di investimento più facile da gestire rispetto all'abitazione.

Fusina, Musolino tira dritto Brugnaro e Zaia contro il Porto

Approvato il nuovo piano economico del terminal. L'incognita delle crociere

Contrasti

Disaccordo sul contributo di nove milioni e sulla concessione più lunga

VENEZIA Un sospiro di sollievo per la Venice RoPort Mos, la società del Gruppo Mantovani, che gestisce il terminal delle autostrade del mare di Fusina. Porto e Capitaneria hanno approvato il riequilibrio economico-finanziario dell'intervento, ma così come era avvenuto a maggio per il bilancio consuntivo 2018, il comitato di gestione portuale si è spaccato, evidenziando la frattura tra il presidente Pino Musolino e gli altri due enti, Città metropolitana e Regione. La prima ha votato contro, la seconda non ha partecipato alla seduta (il comandante del Porto di Chioggia non ha votato). Il problema sono stati i nove milioni di contributo alla società e una proroga della concessione di ulteriori dieci anni (oltre alla riduzione complessiva dell'investimento di venti milioni, da 159 a 139 milioni). Una diversità di vedute con dubbi anche di legittimità che ieri il rappresentante della Città metropolitana Fabrizio Giri ha ribadito nella dichiarazione di voto contrario.

Mancanza di trasparenza, comunicazioni non avvenute,

illegittimità dei provvedimenti, le motivazioni espresse a cui si è sommata l'ipotesi del governo (con approfondimento di Vtp consegnato al Porto già in ottobre) di spostare una parte delle crociere proprio a Fusina, nelle due banchine che la Venice Ro Port deve realizzare per i traghetti. Cosa succederebbe del progetto originario e del piano finanziario se fossero spostate le grandi navi, la riflessione di Ca' Corner, che avrebbe auspicato almeno il rinvio del provvedimento in attesa di decisioni certe. «Tutti i pareri legali sono stati positivi, l'operazione era necessaria per evitare il rischio di gravi danni per l'erario oltre che l'interruzione delle attività — precisa Musolino — un operatore finanziariamente sano permetterà di mantenere un presidio nel comparto dei ro-ro, ro-pax che è cresciuto a doppia cifra negli ultimi due anni». Ma non è compito dell'Autorità portuale rendere solido un investitore, la motivazione di Città metropolitana e Regione. Il contributo e l'allungamento della concessione infatti servono al Venice Ro Port per completare gli investimenti (sarà realizzato anche un garage multipiano al posto dell'albergo) e l'ampliamento, così come previsto originariamente con due darsene (i lavori della sud devono essere finiti entro il 31 marzo) e quattro banchine.

L'operazione è partita dal rischio di richiesta di risarci-

mento dalla società in caso di recesso considerando che già nel 2016 la Venice RoPort aveva chiesto la revisione del piano economico finanziario minacciando il recesso unilaterale della concessione e una richiesta di risarcimento di ottanta milioni di euro. «C'era il concreto rischio che il mancato avvio dei lavori della darsena sud comportasse l'obbligo di restituire all'Unione Europea quasi 7,9 milioni di euro di cui il terminalista ha beneficiato — spiega il presidente — ed evitare un'azione legale per un danno di svariate decine di milioni di euro, oltre che la perdita del canone». Che la società dal 2014 al 2016 non ha pagato (nel 2017 è partito un piano di rientro pare però non rispettato).

Il problema è che di tutto questo il comitato di gestione non sarebbe mai stato informato, o solo a cose già fatte, come per l'accordo preliminare tra Porto e terminalista. Che non sono mai state presentate e valutate ipotesi alternative all'allungamento della concessione e al contributo. Che non è mai stato affrontato il tema dell'attività crocieristica nonostante la presentazione di una proposta di project financing da parte di Vtp riguardante il terminal di Fusina contrastante con quanto previsto nell'accordo e nel piano finanziario approvato. La tregua tra Pino Musolino e Luigi Brugnaro è già finita.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Autostrade del mare Il terminal di Fusina. Due banchine sono già state realizzate. Il nuovo accordo serve per fare anche le altre due

Viabilità, l'Anas chiama i sindaci al confronto

Oggi Santo Stefano e Comelico, domani gli altri. Stamani anche il summit tra i legali sul tema dei ricorsi contro i vincoli

Francesco Dal Mas

SANTO STEFANO. Oggi il Comelico che conta sarà a Venezia. A tema le strade ed i vincoli paesaggistici. Stamani i sindaci di Comelico Superiore e di Santo Stefano, domani gli altri (compresi quelli del Cadore), sono convocati dall'Anas per valutare insieme i progetti relativi alla riqualificazione della strada 51 di Alemagna e della 51 bis.

Sospiro di sollievo: si riparerà anche di Coltrondo.

Con due urgenze: la conclusione del cantiere della paramassi, ai piedi della parete franosa, e lo studio progettuale per la futura galleria.

Che da sola "cuba" più di 50 milioni, mentre tra oggi e domani si tratterà di lavori per complessivi 35 milioni.

L'obiettivo dell'Anas è di realizzare questa tranche ovviamente quest'anno, in preparazione dei Mondiali di sci di Cortina. Ma probabilmente non tutti i cantieri si concluderanno in tempo.

Marco Staunovo Polacco, sindaco di Comelico Superiore, sarà a Venezia per sostenere la causa della strada assolutamente da migliorare che porta al passo di Monte Croce Comelico e che comprende anche l'ampliamento dell'ingresso a Padola.

Quanto a Santo Stefano, la galleria paramassi dovrebbe essere pronta entro l'estate (è stata prolungata di un centinaio di metri, da una parte e dall'altra del manufatto).

Il traforo, se non ci saranno intoppi, potrebbe essere invece consegnato dall'Anas entro la scadenza temporale

delle Olimpiadi del 2026.

Per quanto riguarda invece il tema dei vincoli paesaggistici, oggi in Regione ci sarà l'atteso vertice dei legali che dovranno definire i testi dei ricorsi.

Il principale lo farà la Regione Veneto alla Consulta per rivendicare l'autonomia in materia di pianificazione paesaggistica.

In sostanza – come hanno ripetutamente dichiarato il governatore Luca Zaia e l'assessore Gianpaolo Bottacin – non la Soprintendenza, neppure il ministero dei Beni culturali, ma la Regione, d'accordo con i Comuni, aveva tutto il diritto di legiferare in materia di tutela del paesaggio ed, eventualmente, di dettare le prescrizioni.

Gli altri ricorsi saranno al Tar e verranno inoltrati dalla Provincia di Belluno, dai Comuni del Comelico e da quello di Auronzo.

Al tribunale amministrativo verrà chiesto di pronunciarsi contro specifiche misure, in particolare quelle che ingessano lo sviluppo dei centri storici dei paesi.

Entro il 5 febbraio i ricorsi dovranno arrivare a destinazione. Si tratta, comunque, di un'opposizione delicata e al tempo stesso complessa. I Comuni, la Provincia e la Regione tentano il tutto per tutto, ma non sono graniticamente convinti di portare a casa gli attesi risultati. Una volta conclusa questa fase di opposizione formale, i sindaci passeranno alla raccolta di firme "istituzionali" da presentare al governo e alla Soprintendenza. Nulla a che vedere, insomma, con le firme "politiche" raccolte fino ad oggi. —



Marco Staunovo polacco

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gruppo Benetton
Caso Autostrade,
Italia Viva voterà
contro la revoca**

È scontro tra i rosso-gialli. Italia Viva ha presentato un emendamento soppressivo della norma che in caso di revoca delle concessioni autostradali affida all'Anas la gestione e riduce le penali a carico dello Stato.

Gentili e Mancini a pagina 12

Autostrade, tensione nel governo Italia Viva voterà contro la revoca

► Emendamento di Renzi per stoppare l'affido ad Anas della rete e la riduzione delle penali ► Forte irritazione di Palazzo Chigi e del Pd che difendono le norme del decreto Milleproroghe

ASPI ALLA FINESTRA MA SE NON CI SARANNO CAMBIAMENTI ENTRO FEBBRAIO PROCEDERÀ CON LA RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

IL RETROSCENA

ROMA È scontro tra i rosso-gialli. Matteo Renzi l'aveva promesso: «Italia viva è pronta a salire sulla barricata». E così è. Il partito dell'ex premier ha presentato in extremis alla Camera un emendamento soppressivo della norma - contenuta nel decreto Milleproroghe e proposta dal governo - che in caso di revoca delle concessioni autostradali affida all'Anas la gestione transitoria e riduce le eventuali penali a carico dello Stato.

Da palazzo Chigi non filtra alcun commento, ma l'irritazione per la mossa di Renzi è palpabile sia nel Pd che tra i 5Stelle. L'ex premier ha presentato l'emendamento perché convinto «che l'Italia non può segare il ramo su cui è seduta: con un atto del genere perderemmo ogni credibilità verso gli investitori internazionali, non si cambiano le leggi in corsa e non si stracciano le convenzioni in essere. Non è serio».

LE CONSEGUENZE

La mossa di Renzi non dovrebbe però avere effetti pratici. Con ogni probabilità l'emendamento verrà respinto: «C'è così tanta demagogia e propaganda in giro», dice un alto esponente

di Italia Viva, «che tutti cercano un presunto colpevole per il disastro del ponte Morandi e dunque tutti voteranno contro una norma che difende solo il buon-senso. Gli alleati stiano tranquilli: l'emendamento non passa...».

Vero? Si vedrà tra qualche giorno nell'Aula di Montecitorio. Nel frattempo slitta ancora la decisione sul destino delle concessioni. «Tutto verrà deciso dopo il voto in Emilia e Calabria domenica», dice una fonte che cura il dossier, «il Consiglio dei ministri in cui potrebbe essere presa una determinazione potrebbe essere quello di giovedì 30 gennaio o di venerdì 31».

Le posizioni sono note. Luigi Di Maio insiste per la revoca secca: «Bisogna fare giustizia per le 43 vittime di Genova». Tant'è che ha bocciato l'idea di una maxi-multa ad Atlantia. Il premier Giuseppe Conte cerca di mediare e a palazzo Chigi non escludono una revoca parziale per i tratti autostradali in cui sono stati «manifesti e lampanti» la scarsa manutenzione e il conseguente degrado strutturale di ponti, viadotti e gallerie. Soluzione che troverebbe favorevole anche il Pd con la ministra Paola De Micheli (Infrastrutture) e Roberto Gualtieri (Economia), preoccupati per l'eventuale risarcimento miliardario.

LE REAZIONI

Da Atlantia, la holding che controlla Autostrade per l'Italia, non trapela nulla. L'azienda aspetta di capire quali saranno le scelte finali. Ha fatto comun-

que già sapere che nel caso in cui non ci sarà una modifica dell'articolo 35 - quello che vuole abrogare Italia Viva - entro il 28 febbraio, data di conversione del decreto sulle concessioni, scatterà la risoluzione della convenzione, come previsto del resto dalla normativa in vigore. Le attuali regole stabiliscono infatti che una modifica dei patti dà il diritto alla risoluzione del contratto e, sempre secondo la convenzione, ad un maxi risarcimento da oltre 25 miliardi.

Ma al di là dei tatticismi c'è tempo fino a febbraio per trovare un'intesa ed evitare una battaglia legale dagli esiti incerti. Se invece la maggioranza dovesse procedere sulla strada già segnata lo scontro sarebbe totale. Per la verità anche la scadenza di febbraio potrebbe essere superata qualora il quadro regolatorio dovesse successivamente cambiare. Autostrade ha infatti altri sei mesi, dopo la comunicazione formale della risoluzione, per restituire la concessione. Proprio il nuovo piano industriale di Aspi e le aperture sul fronte degli investimenti e della manutenzione restano comunque sul tavolo di un negoziato che al momento resta sospeso.

**Alberto Gentili
Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le concessioni ad Atlantia

Legenda

- Autostrade per l'Italia
- Società Autostrada Tirrenica
-  Traforo del Monte Bianco
- Tangenziale di Napoli
- Raccordo autostradale Valle d'Aosta
- Autostrade Meridionali
- Brescia-Padova*



	Partecipazione	Km	Scadenza
Autostrade per l'Italia	88%	2.855	2038
Trafo del Monte Bianco	44,9	6	2050
Raccordo Valle d'Aosta	21,5%	32	2032
Brescia-Padova*	90%	236	2026
Autostrada Tirrenica (Sat)	88%	55	2046
Tangenziale di Napoli	88%	20	2037
Autostrade Meridionali	52%	52	2012+

*attraverso la controllata Abertis

+proroga

centimetri

Ponti Anas, la Regione si muove

►Pizzimenti: sulle loro infrastrutture non abbiamo competenza ►L'analisi: sui 64 viadotti a rischio lungo le strade ma chiederemo informazioni sulla situazione delle opere della società nessuno sarebbe stato monitorato

SECONDO IL SISTEMA VARATO NEL 2017 I CONTROLLI ANNUALI SU 4.991 STRUTTURE SI SAREBBERO FERMATI A 1.419, IL 28%

VIABILITÀ

UDINE Sui 64 ponti a rischio lungo le strade Anas del Friuli Venezia Giulia che lo scorso anno finirono sotto la lente del Ministero, nessuno sarebbe stato monitorato.

L'ANALISI

A metterlo in luce una inchiesta pubblicata ieri dal Corriere della Sera a cura di Milena Gabanelli e Andrea Pasqualetto, i quali hanno verificato, 12 mesi dopo, la situazione degli interventi sugli oltre 992 ponti gestiti dalla società ma con l'incognita delle competenze di manutenzione, costruiti in buona parte negli anni Sessanta. Una mappa che arrivò a seguito del crollo del cavalcavia di Annone in Brianza nel 2016.

LA REGIONE

L'assessore regionale Graziano Pizzimenti ricorda che «su strade e ponti Anas la Regione

non ha alcuna competenza. Dopo questa notizia, comunque, chiederò informazioni dettagliate all'Anas sulla situazione delle loro infrastrutture in Friuli Venezia Giulia»

LE VERIFICHE

In Italia i controlli annuali, obbligatori per legge, che dovevano eseguire gli ingegneri qualificati sui 4.991 viadotti principali (con campata di luce superiore ai 30 metri di lunghezza) e critici (segnalati dai cantonieri) si sarebbero fermati a 1.419, il 28% del dovuto. Nel 2018 erano state il 56%. Stesso discorso, seppure in misura meno importante, vale per le ispezioni trimestrali, quelle «a vista», a carico dei sorveglianti: validate il 69%. Nel 2018 erano state l'88%. Questi sono i dati registrati dal sistema Bms, varato nell'ottobre 2017, che monitora lo stato di sicurezza delle opere e programma gli interventi di manutenzione straordinaria. Nella nostra regione la verifica obbligatoria annuale segna «zero» quando invece ne erano previste 64, in particolare per ponti con campata di almeno 30 metri. Una situazione preoccupante se si pensa che peggio di noi

ha fatto solo la regione Piemonte dove ne erano state annunciate 205. Il dato si aggiunge a quelli resi noti nelle scorse settimane rispetto alla società Autostrade, con alcune gallerie della A23 sulla tratta Udine-Tarvisio che sono finite ai raggi X da parte del Ministero delle Infrastrutture.

IL CODA CONS

E ancora a fine novembre era stato il Codacons a segnalare lo stato «precario» di alcuni ponti in Italia, tra cui quello sul torrente Degano tra Ovaro e Prato Carnico. Infine si attendono gli interventi per la messa in sicurezza del manufatto sul torrente Fella tra Amaro e Venzone, la cui carreggiata è transitabile a senso alternato di marcia dai tempi post crollo ponte Morandi. La mancanza di un controllo sistematico e trasparente delle strade avrebbe favorito, secondo l'analisi del Corriere della Sera, anche fenomeni corruttivi. Così la nostra regione è ritornata al centro dell'attenzione per via dell'indagine in corso a Trieste da parte della Guardia di Finanza che riguarda un sistema di presunte mazzette e spese gonfiate nella manutenzione delle strade, con diversi dirigenti Anas coinvolti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LAVORI Su un ponte, in una foto di repertorio

Tagliamento, due ipotesi per sistemare il passaggio

OPERA

LATISANA Quale progetto per il ponte sul Tagliamento? Convocata dall'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, si è svolta a Latisana una riunione sull'eventuale innalzamento del ponte stradale sul fiume Tagliamento che rappresenta il collegamento principale tra la zona rivierasca e il Veneto orientale. Alla riunione nel municipio hanno preso parte l'assessore regionale alle Infrastrutture del Veneto, Elisa De Berti, i sindaci di Latisana, Daniele Galizio, e di San Michele al Tagliamento, Pasqualino Codognotto. L'obiettivo di Pizzimenti era quello di proseguire la fase di ascolto degli amministratori locali sulle esigenze e le criticità del territorio e di condividere con loro il percorso da seguire per valutare due ipotesi di adeguamento. La prima ipotesi prevederebbe il rifacimento del ponte sul sito attuale, con un'opera a una sola campata, più alta dal letto del fiume rispetto al ponte attuale

che appoggia su due pile, per rispondere alle esigenze di carattere idraulico e ottimizzare l'utilizzo del trafficato asse viario; la seconda potrebbe privilegiare lo spostamento del ponte in un punto diverso del corso del fiume Tagliamento, ma sempre in prossimità degli abitati di Latisana e San Michele al Tagliamento. La seconda soluzione comporterebbe l'adeguamento della rete viaria di accesso e della viabilità, rispetto agli abitati adiacenti. L'incontro ha fatto seguito a una riunione precedente e ha dato modo all'assessore di valutare l'opportunità di realizzare uno studio tecnico che riporti anche i riflessi di natura idraulica e ambientale connessi a entrambe le soluzioni. Nell'occasione la consigliera regionale Maddalena Spagnolo, presente all'incontro con il consigliere Mauro Bordin, ha ricordato che è stato costituito un tavolo di lavoro sul Tagliamento, di cui fanno parte il consigliere regionale del Veneto, Fabiano Barbisan, e i sindaci di Latisana, Lignano, Ronchis, San Michele al Tagliamento e Varmo.



Venezia Oggi e domani le prove delle dighe a Chioggia



Mose, balletto sui costi. Il prefetto: «Basta»

VENEZIA «Perdere tempo è da irresponsabili». Lo dice il prefetto Zappalorto su Mose. Il Provveditorato alle opere pubbliche ha chiesto una verifica sui costi **Brunetti a pagina IV**

Mose, balletto sui costi Il prefetto: «Ora i fatti»

► Il Provveditorato chiede gli importi di spesa per i test sostenuti. Oggi e domani tocca a Chioggia

► Vittorio Zappalorto: «Non vorrei fosse il pretesto per rallentare. Perdere tempo è da irresponsabili»

IL TEST AL LIDO DELLA SCORSA SETTIMANA E' COSTATO CIRCA 30MILA EURO, CHIESTA UNA VERIFICA

LA GRANDE OPERA

VENEZIA «Se le cose fossero andate come dovevano andare, il 12 novembre il Mose si sarebbe alzato e i danni patiti dalla città non ci sarebbero stati. Continuare a perdere tempo è da irresponsabili. La città è stufa e adesso chiede fatti». Il prefetto Vittorio Zappalorto parla chiaro, pronto a far valere il ruolo che l'ultimo Comitato gli ha assegnato. Per

domani ha riconvocato quella cabina di regia che seguirà, passo, passo, il procedere dei lavori, con l'obiettivo di non accumulare ulteriori ritardi. Dopo la riunione del 7 gennaio l'impegno preso dal commissario straordinario Elisabetta Spitz era stato quello di rivedersi dopo una, due settimane con un cronoprogramma che consentisse di alzare le paratoie, in casi di emergenza, già entro sei mesi.

CHI PAGA I TEST

Ebbene, i tecnici del Consorzio Venezia Nuova hanno ultimato la bozza del cronoprogramma all'inizio della settimana scorsa, giovedì gli amministratori straordinari del Cvn l'hanno fatta recapitare a Provveditorato e commissario. E in questi giorni,

nella sede dell'ex Magistrato alle acque, sono al lavoro per una verifica puntuale della bozza. Un lavoro che con ogni probabilità non sarà completato per domani, mentre si ripropone anche il tema del finanziamento di questi test di sollevamento. Operazioni che costano parecchio: quello della settimana scorsa a San Nicolò attorno ai 30mila euro, quello di dicembre a Malamocco più



del doppio. E se ne faranno almeno un paio al mese... Il Provveditorato sarebbe intenzionato a chiedere integrazioni su questo aspetto. Perché se è vero che i poteri del neo commissario consentono di superare certi vincoli, non si potrebbero comunque sfiorare troppo limiti di bilancio e convezioni.

IL PUNGOLO DEL PREFETTO

Insomma le questioni sono complesse e non risolvibili in un paio di giorni. Il prefetto ha comunque voluto convocare la cabina di regia per domani, per rispettare la cadenza dell'appuntamento. Non ci sarà il commissario Spitz, impegnato a Roma, ma ci sarà un suo collaboratore, oltre al provveditore Cinzia Zincone e agli amministratori del Cvn. Ci saranno soprattutto i sindaci, a cominciare da Luigi Brugnaro.

«Il cronoprogramma è un documento corposo, che il Provveditorato deve verificare attentamente - premette Zappalorto -. In attesa di quel verdetto c'è il documento preparato dagli amministratori del Cvn di cui la Cabina di regia può iniziare ad occuparsi». Un «momento informativo che non c'era mai stato prima - torna a sottolineare il prefetto -. Io ci credo molto e mi sto impegnando perché funzioni». Quanto al tema dei costi la «dialettica tra Provveditorato e Cvn c'è sempre stata - osserva Zappalorto - è la dialettica tra il committente e chi esegue i lavori. Che non sia però una dialettica che blocca le cose, una dialettica di chi la tira per le lunghe. I veneziani sono stufi».

I NUOVI TEST

Oggi e domani, intanto, nuova

movimentazione a Chioggia. Sarà la terza per questa schiera, dopo quelle di agosto e ottobre. Stamatina, dalle 8 alle 13, ad alzarsi saranno le 9 paratoie lato nord, mentre domani toccherà alle altre 9 lato sud. Un altro test finalizzato alla manutenzione del sistema, mentre quelli sotto "stress" per mettere alle prova la funzionalità delle dighe inizieranno sempre qui (sulle quattro paratoie iniziali, lato Chioggia) non appena ci saranno le condizioni meteo adatte, cioè avverse. Stando alla bozza di cronoprogramma, poi, entro giugno saranno sia ultimati i compressori utili ad alzare contemporaneamente le quattro schiere, sia formate le quattro squadre necessarie. Per un sollevamento con tutti gli impianti completi, quindi in maggior sicurezza, però, resta ferma la scadenza autunnale.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROVVEDITORE Cinzia Zincone

Laguna e salvaguardia



BARRIERE MOBILI Le paratoie del Mose sollevate la scorsa settimana al Lido. Questa mattina e domani tocca a Chioggia

Mobilitazione per i gasometri «Brugnaro faccia chiarezza»

► In una lettera al sindaco, il consigliere Rocco Fiano chiede una commissione di tecnologie marine o di studio del clima

**LA CONVENZIONE ATTUALE
PREVEDE LA COSTRUZIONE
DI APPARTAMENTI
INTANTO TRA 10 GIORNI
PARTONO LE OPERAZIONI
DI BONIFICA DEL TERRENO**

IL CASO

VENEZIA Quali sono le intenzioni del Comune con il terreno (edificabile) degli ex Gasometri che si trovano tra San Francesco e la Celestia? Se lo chiede il consigliere della lista Casson, Rocco Fiano, dopo aver letto che c'è l'intenzione da parte della proprietà di fare un albergo al posto delle abitazioni già previste dalla convenzione di otto anni fa. Fiano chiede che dell'iniziativa si discuta al più presto in commissione Urbanistica.

LA VERITÀ IN COMMISSIONE

«L'imprenditore Ivan Holler dichiara di aver presentato al Comune la richiesta di cambio di destinazione d'uso ad alberghiero dell'area - dice Fiano, che ricorda come una sua richiesta di commissione sia senza risposta da oltre due anni - senza alcuna conferma o smentita ufficiale da parte dell'amministrazione. Sarebbe opportuno che si potessero discutere in sede di Commissione urbanistica le reali intenzioni per la destinazione dell'area e, soprattutto, se intende dare seguito alla convenzione con la Città metropolitana per la realizzazione della palestra per gli studenti degli istituti Algarot-

ti-Sarpi, Benedetti-Tommaseo e Barbarigo».

C'è anche una lettera aperta sottoscritta da un gruppo trasversale di cittadini e politici tra cui ci sono Sebastiano Costalonga, Nicola Gervasutti, Jacopo Luxardi, Maurizio Marchetto, Sandro Picchiolotto, Davide Scano, Renzo Scarpa, Matteo Secchi, Marco Sitran. Tutti nomi conosciuti e rappresentativi di un sentimento bipartisan.

APPELLO BIPARTISAN

Il sindaco dichiara candidamente che a Venezia qualsiasi attività che comporta ingenti investimenti non può prescindere da un contraltare a scopo turistico - scrivono - Ritorna, insomma, quella sorta di ricatto, cui Venezia deve assoggettarsi per ottenere anche le cose normali, le cose necessarie alla propria vita, alla propria sopravvivenza. La stessa visione che negli ultimi trent'anni, compresi quelli presenti, ha avviato la città verso la fine della *civitas* e la sta trasformando tristemente in una *urbs*, una Disneyland decadente fatta di muri e monumenti straordinari ma non più di cittadini, con i propri e speciali usi e costumi, tradizioni, conoscenze».

Di qui la richiesta di al Comune e all'imprenditore di osare e andare al di là degli schemi.

«Perché il signor Holler - conclude l'appello - non pensa di realizzare di fianco ai suoi condomini un centro di ricerca avanzata sull'energia marina, attualmente allo studio con proget-

ti internazionali (ad esempio il progetto Pelagos)? Perché l'amministrazione comunale non propone una visione alternativa come le tante auspicate attività ambientali per la ricerca e la lotta ai cambiamenti climatici?».

La vicenda imbarazza non poco l'amministrazione del sindaco Luigi Brugnaro, il quale è in campagna elettorale e certamente non darà nessun via libera a nuovi alberghi prima delle elezioni.

BONIFICA AL VIA

La questione ruota attorno a più punti. Il primo riguarda la palestra di cui parla Fiano. Secondo la convenzione dovrebbe sorgere sul sedime dell'attuale cortile del Sarpi, confinante con i gasometri e ne uscirebbe una palestra di circa 500 metri quadrati con una specie di piazza sul tetto, in modo da garantire comunque uno spazio scoperto. L'alternativa proposta dall'investitore austriaco è di realizzare uno spazio polifunzionale molto più grande (circa 1.700 mq) in un terreno di proprietà comunale situato tra la Celestia e le mura dell'Arsenale. In cambio di poter realizzare un hotel, sicuramente più remunerativo di due blocchi di appartamenti.

Intanto, Holler per dimostrare che ha comunque intenzione di far partire i cantieri, ha annunciato l'avvio della bonifica da 5 milioni che partirà con l'inizio di febbraio. Il terreno è inquinato da residui bituminosi che si sono accumulati negli anni.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL PROGETTO Gli edifici che dovrebbero sorgere “dentro” i gasometri rispettandone geometria e volumi

Si allarga via Ca' Solaro Ma ora il Pd sollecita una pista ciclopedonale

**ATTESO PER OGGI
IN CONSIGLIO
DI MUNICIPALITÀ
IL VIA LIBERA
AL PROGETTO PER
LA NUOVA VIABILITÀ**

FAVARO

«Con un piccolo, ulteriore sforzo, si otterrebbe maggiore sicurezza per ciclisti e pedoni». Oggi, martedì 21, il Consiglio di municipalità verrà chiamato ad esprimere il parere di competenza sul progetto di allargamento della banchina stradale di via Ca' Solaro. Un intervento positivo verso il quale di sicuro verrà espresso un giudizio favorevole, anche se il capogruppo del Pd, Alessandro Baglioni, sostiene che allargando un po' i cordoni della borsa il progetto potrebbe essere migliorato in modo da garantire più sicurezza a chi transita in bici o a piedi lungo via Ca' Solaro. «Si tratta certamente di una buona iniziativa, peraltro molto attesa dagli abitanti del luogo - scrive Baglioni in una nota - dal momento che stiamo parlando di una strada frequentata da numerosi ciclisti che dalle frazioni di Prà Secco e Ca' Solaro si dirigono verso il centro di Favaro, oggi in condizioni di significativa pericolosità a causa della larghezza contenuta della carreggiata e dalla elevata velocità di molti autoveicoli. Tuttavia - continua - l'intervento proposto dal progetto preliminare illustrato in commissione deve essere migliorato: oggi il progetto prevede un semplice allargamento della banchina, senza prevedere una separazione fisi-

ca tra le corsie di marcia e lo spazio per pedoni e ciclisti, salvo una linea di margine bianca».

Il rischio concreto, secondo il capogruppo dem, è che la banchina possa essere continuamente invasa dai veicoli, specialmente quando due mezzi s'incrociano, creando di conseguenza condizioni di pericolosità per pedoni e ciclisti. Del resto l'intervento proposto consiste in un semplice allargamento della banchina stradale, e non la creazione di una vera e propria pista ciclabile. Ed è proprio per ovviare alla mancanza di un percorso ad esclusivo uso di pedoni e ciclisti che il gruppo del Pd chiederà questa sera al consiglio di fare in modo che il progetto preveda una separazione fisica, meglio se invalicabile, al fine di garantire un'adeguata sicurezza all'utenza più debole. «Capiamo che questa scelta progettuale del Comune è stata fatta a causa delle limitate risorse disponibili - prosegue Baglioni - che non consentono di dare corso a grandi operazioni di esproprio, ma sarebbe importante che la realizzazione di tale banchina fosse fin d'ora compatibile con una eventuale, successiva scelta di costruire una vera pista ciclopedonale». E sempre su Ca' Solaro il Pd segnala il persistere di numerose problematiche di natura idraulica. «Sarebbe di grande utilità, cogliendo l'occasione della realizzazione della banchina - conclude il capogruppo - l'apertura di un confronto con il Consorzio di bonifica "Acque Risorgive" e gli altri soggetti interessati, in modo da fare un intervento coordinato sul piano idraulico al fine di garantire per la zona un livello di sicurezza anche da questo punto di vista».

Mauro De Lazzari



SICUREZZA Così si presenta oggi via Ca' Solaro a Favaro



San Michele Tagliamento, ponte da rifare Ma il sindaco mette i paletti

Un nuovo ponte a San Michele al Tagliamento, al posto di quello attuale o in un punto diverso ma sempre in prossimità degli abitati di Latisana e San Michele, per metterlo al sicuro dalle le piene del fiume. Se n'è discusso ieri a Latisana nell'assemblea convocata dalle Regioni Fvg e Veneto alla quale hanno partecipato anche i sindaci di Latisana, Daniele Galizio, e di San Michele al Tagliamento, Pasqualino Codognotto secondo il quale «va fatto uno studio a valle di San Michele perché se l'esigenza è di mettere in sicurezza un territorio, non è il ponte che ci salva».

Corazza a pagina XVIII

Nuovo ponte, il sindaco frena

► Incontro tra Veneto e Friuli-Venezia Giulia ► Codognotto: «In caso di piena non ci salverà
Tra le ipotesi c'è anche lo spostamento Servono opere vere di mitigazione a monte»

AMBIENTE

Un nuovo ponte a San Michele al Tagliamento per evitare la piena. Se n'è discusso ieri a Latisana nell'assemblea convocata dall'assessore regionale del Fvg alle Infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, alla quale hanno partecipato anche l'assessore regionale alle Infrastrutture del Veneto, Elisa De Berti, i sindaci di Latisana, Daniele Galizio, e di San Michele al Tagliamento, Pasqualino Codognotto. L'obiettivo di Pizzimenti era quello di proseguire la fase di ascolto degli amministratori locali su due ipotesi di adeguamento del manufatto.

PROPOSTE

La prima ipotesi prevederebbe il rifacimento del ponte sul sito attuale, con un'opera a una sola campata, più alta dal letto del fiume rispetto al ponte attuale che appoggia su due pile, per rispondere alle esigenze di carattere idraulico e ottimizzare l'utilizzo del traffico asse viario; la seconda potrebbe privilegiare lo spostamento del ponte in un punto diverso del corso del fiume Tagliamen-

to, ma sempre in prossimità degli abitati di Latisana e San Michele al Tagliamento. La seconda soluzione comporterebbe l'adeguamento della rete viaria di accesso e della viabilità, rispetto agli abitati adiacenti.

FINANZIAMENTI

«Va fatto uno studio a valle di San Michele - spiega Codognotto - perché se l'esigenza è di mettere in sicurezza un territorio non è il ponte che ci salva. La Regione Fvg ha a disposizione da anni 18 milioni di euro di un finanziamento più cospicuo che ha ricevuto dal Governo per le casse di espansione a Pinzano, a monte di San Michele, e che avrebbe garantito la sicurezza del nostro abitato, come ribadito da 15 studi effettuati dai tecnici i quali spiegano che solo con le opere di mitigazione a monte si può salvare San Michele dall'ondata di piena del Tagliamento». Per Codognotto quindi l'innalzamento o lo spostamento del ponte non è la priorità, «tanto che l'opera non salva San Michele da una eventuale piena. Serve uno studio per capire come il Tagliamento si comporterebbe in caso di piena tra Cesarolo, Marinella, Bevazzana, Terzo Bacino

e Bibione - spiega ancora il Sindaco - ricordo che lo scorso 12 novembre se la piena del fiume fosse stata concomitante con l'alta marea avremmo avuto dei grossi problemi. Non mi metto a discutere del ponte se non si punta a laminare almeno 700 metri cubi al secondo a monte di San Michele».

L'incontro di ieri ha dato modo all'assessore di valutare l'opportunità di realizzare uno studio tecnico che riporti anche i riflessi di natura idraulica e ambientale connessi a entrambe le soluzioni dello spostamento o dell'innalzamento del ponte lungo la Statale 14. La consigliera regionale Maddalena Spagnolo, presente all'incontro con il consigliere Mauro Bordin, ha ricordato la costituzione di un tavolo di lavoro che si prefigge affrontare il tema Tagliamento in tutti i suoi aspetti, per cercare di individuare una soluzione definitiva al problema della sicurezza dei territori.

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SUL TAGLIAMENTO Veneto e Friuli alle prese con la messa in sicurezza dell'area: c'è l'ipotesi di rifacimento del ponte

MERCATO DELLE CASE

Prezzi stabili
Ed ora salgono
le compravendite

● BASSAN PAG 8

MERCATO RESIDENZIALE. Secondo agenzie ed esperti l'asset immobiliare è tornato di attualità con il calo dei valori

Prezzi in calo, compravendite su Si torna ad investire sul mattone

I più gettonati sono mono e bilocali
da affittare o trasformare in B&B
Da Corso Palladio a zona ospedale
il mercato è diventato dinamico

**Il presidente Fiaip
«C'è liquidità ed
è una alternativa
rispetto a tenere
i soldi in banca. E
può dare una resa»**

Roberta Bassan

Si torna ad investire sul mattone. I prezzi di case e appartamenti sono in calo - come aveva evidenziato nei giorni scorsi anche Fimaa-Confcommercio - e le compravendite sono salite. E non è solo la ricerca della casa-dolce-casa a rendere dinamico il settore immobiliare, ma anche la propensione all'investimento su un bene che può dare frutti. Emerge da più osservatori che in questi giorni misurano il polso al comparto sul mercato residenziale vicentino. Ed è proprio la ricerca di investimenti ad emergere in modo chiaro anche dalle parole di Renato Guglielmi, presidente provinciale Fiaip, che rappresenta quasi 200 agenti immobiliari. I dati di "consuntivo" 2019 saranno resi noti tra la fine di febbraio e i primi di marzo. Ma l'orientamento è ormai chiaro: «In generale - afferma - appare una situazione di leggero decremento dei prezzi sull'usato con un aumento delle compravendite a Vicenza e nei maggiori centri della provincia dovuto proprio al fatto che i prezzi sono scesi e diventano interessanti. E sempre più si presentano investitori privati che guardano alla realtà immobiliare come validissima alternativa al mercato mobiliare e bancario. Complice in questo territorio anche

la crisi delle Popolari venete. Sul fronte degli immobili nuovi i prezzi invece stanno crescendo».

DIVERSIFICAZIONE. Che negli ultimi tempi si registri un «buon andamento delle richieste ad uso investimento» lo si legge ad esempio nella fotografia di Tecnocasa. Il centro di Vicenza, emerge, viene caratterizzato da valori immobiliari stabili: «Il mercato è vivace e la domanda vede protagonisti soprattutto investitori che mettono a reddito l'immobile, in particolare tipologie piccole, mono e bilocali, da destinare a B&B, oppure da affittare a studenti universitari o lavoratori fuori sede: un bilocale può fruttare 450 euro al mese per arrivare anche a 750 euro. Chi cerca per investimento si orienta su corso Palladio oppure non lontano dalla stazione». Cambi zona e la musica cambia di poco. S. Andrea e Araceli ad esempio: «L'area ospita l'Ospedale di Vicenza e l'università, la domanda di immobili in affitto è buona. Gli investitori cercano piccoli tagli da mettere a reddito e su cui investire non più di 70-80 mila euro per un bilocale che si può affittare anche a 450-500 euro al mese con canoni concordati e cedolare secca». Poi Piscine e Santa Bertilla: «I prezzi contenuti hanno attirato investitori che hanno comprato bilocali da 50-60 mila euro da affittare a 400-450 euro mensili». E così a San Gaetano dove si concentrano scuole superiori e ancora una volta «buona» è la domanda «ad uso investimento».

DIFFICOLTÀ. Il calo dei prezzi,

come detto aiuta. Vicenza - secondo la fotografia del portale Immobiliare.it - nel secondo semestre 2019 è tra le province venete dove il prezzo medio degli immobili appare in calo (-1,6%) ed è stabile sul prezzo degli affitti (-0,1%). «Gli investitori - sostiene commentando dal suo osservatorio Fabiana Megliola, responsabile ufficio studi Gruppo Tecnocasa - continuano ad essere attratti dall'asset immobiliare, soprattutto in quelle città che per flussi turistici, studenteschi e di lavoratori fuori sede sono interessanti in termini di rendimenti. I canoni di locazione sono attesi in aumento soprattutto nelle aree in cui l'offerta scarseggia a fronte di una domanda sempre più elevata». Del resto si assiste ad una situazione a due facce, come evidenzia Guglielmi: «Da una parte persone che cercano casa ma fanno fatica ad avere un finanziamento, dall'altra parte soggetti che hanno disponibilità economica ampia. Con la conseguenza che c'è tanta richiesta di immobili in affitto e poca disponibilità perché, chi non può acquistare, alla fine sceglie l'affitto. E l'investitore riesce a fare affari interessanti comprando l'immobile a buon prezzo». ●

© R. PRODUZIONE RISERVATA



Commercialisti: «A Nordest i dati migliori»

Il comparto "edilizia e costruzioni" registra un aumento nell'ultimo anno del numero degli addetti: +2,6%, che porta il valore complessivo a poco meno di 400 mila unità. Sale anche il fatturato (+6%, oltre 65 miliardi totali) ma la crescita segna una netta decelerazione rispetto agli aumenti registrati nel 2018. I dati emergono dall' "Osservatorio sui bilanci delle Srl" (Focus settore Edilizia pubblicato dal Consiglio e dalla Fondazione nazionale dei commercialisti). Le performance migliori si registrano a Nordest (+7,8%). E «in Veneto - spiega l'analisi - si registra una crescita in termini di fatturato (+1,3%), pari al doppio della media nazionale, mentre gli addetti aumentano del +3,1%. L'analisi sulla base della banca dati Aida -Bureau van Dijk ha riguardato i bilanci 2018 di quasi 80 mila srl afferenti al comparto, pari al 14% del totale di srl attive».

Guardando ai tipi di attività, emerge che la crescita del fatturato è più elevata tra le imprese di costruzione e demolizione (+8,5%) «seguite dalle Srl del macrocomparto della costruzione di edifici, mentre mostra un leggero calo (-0,4%) quello dell'ingegneria civile». Quanto ai comparti minori - demolizione e preparazione del cantiere edile, completamento e finitura di edifici e altri lavori specializzati di costruzione - «si registra una crescita del fatturato di circa il 10%, mentre il fatturato del comparto dell'installazione di impianti è cresciuto meno tanto da attestarsi al +7,7%». Per la costruzione di edifici «a fronte di una crescita del fatturato del 5,7% del comparto costruzione di edifici residenziali e non residenziali, si registra un calo del comparto sviluppo di progetti immobiliari che vede il proprio fatturato complessivo decrescere dell'8,3%». C'è un calo di fatturato sia opere di pubblica utilità (-3,7%) e opere di ingegneria civile (-14%).



Prezzi stabili o in calo delle case: spuntano gli investitori privati

L'indagine Samoter-Prometeia

Costruzioni: investimenti in crescita ma "frenata"

VERONA

Crescono gli investimenti in costruzioni nel biennio 2020-21, ma a ritmo rallentato rispetto al 2019. Sono le stime aggiornate dell'Osservatorio "SaMoTer-Prometeia", che ha stilato il Monitor edilizia del dicembre 2019. L'indagine viene divulgata da SaMoTer, il Salone internazionale macchine per costruzioni che si terrà a Veronafiere dal 21 al 25 marzo (è a disposizione delle aziende). «Dopo una forte crescita nei primi tre mesi del 2019 - spiega una nota - il mercato ha assistito a un ripiegamento nel secondo trimestre e a un successivo, modesto, recupero nel terzo (+0,2%), grazie in particolare al settore residenziale. Nonostante questo debole andamento del secondo e terzo trimestre, nel complesso la crescita stimata nella media del 2019 per gli investimenti in costruzioni è confermata (+3,3%), in ragione della robusta espansione registrata nei primi tre mesi dell'anno». Crescono soprattutto gli

investimenti nel rinnovo del patrimonio abitativo mentre i permessi per nuove abitazioni tendono al -0,9%. «L'andamento degli investimenti fissi lordi della pubblica amministrazione ha evidenziato nel corso del 2019 una ripresa dell'attività di spesa, con una crescita nominale del +6,9% nel primo semestre, sostenuta dai numerosi interventi messi in campo negli ultimi anni per rilanciare gli investimenti pubblici». In particolare grazie agli investimenti degli enti locali. «Il mercato dei lavori pubblici ha confermato il trend positivo in atto dal 2017: i primi nove mesi del 2019 sono stati caratterizzati da un aumento tendenziale (+4,7%) del numero di bandi di gara pubblicati e da una più consistente crescita (+25,1%) degli importi posti in gara». Come detto, infine, «le prospettive per il biennio 2020-21 si mantengono positive, consentendo agli investimenti in costruzioni di proseguire nella crescita, seppure a ritmo più lento rispetto al 2019. La frenata investirà tutti i comparti di attività, con l'eccezione del genio civile, da cui ci si attende una forte e duratura crescita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno scorcio della scorsa edizione di Samoter a Veronafiere



IL DECRETO GOVERNATIVO. Il premier Conte ha attuato un patto già concordato due anni fa

Ecco le 27 strade venete che ritornano sotto Anas

La Regione: «È il frutto di una pianificazione per avere le risorse giuste»
E dà 2 priorità ai soldi in arrivo: Villafranca Veronese ed Este-Legnago

**Polemiche
sull'operazione ma
l'assessore ribatte
«Lo Stato darà 21
milioni l'anno per
le manutenzioni»**

Piero Erle

Sono in tutto 27 tratte di grandi strade di comunicazione, quelli che la Regione ha restituito allo Stato perché se ne occupi Anas, per un totale di 725 chilometri che il decreto firmato a novembre dal premier Giuseppe Conte e dalla ministra Paola De Micheli (riguardava anche Emilia Romagna, Lombardia e Toscana) ha appunto "riclassificato" andando ad aggiungere queste 27 tratte a quelle che già erano rimaste ad Anas. Il patto risale a due anni fa ma la notizia che il decreto era stato firmato prima di fine anno, come noto, era stata data dal capogruppo del Pd in Regione, Stefano Fracasso: «Si tratta di una firma importante, perché permette di sbloccare l'intesa tra Regione Veneto e Anas che prevede il passaggio di 700 km di strade regionali alla gestione statale, l'entrata di Anas in Veneto Strade con una disponibilità di 100 milioni di euro nel prossimo triennio per manutenzioni ordinarie e investimenti. È un segnale di grande attenzione da parte del Governo e conferma che la cooperazione tra Stato e Regione porta più risultati della contrapposizione».

LA REGIONE. Quel patto firmato il 23 febbraio 2018 (l'Anas era guidata dall'ad Gianni Vittorio Armani, poi mandato via da Toninelli) è figlio

del lavoro dell'assessore regionale Elisa De Berti, che si è tolta qualche sassolino alla notizia data dal Pd: «Oggi scopriamo che i detrattori di quell'intesa tra Regione del Veneto e Anas, finalizzata allo sviluppo della rete stradale prioritaria regionale, sono i primi a intonare gli osanna per la firma da parte del premier Conte di un decreto che non fa altro che concretizzare quell'accordo da loro tanto bistrattato». De Berti "traduce" così il patto: «Per il Veneto la riclassificazione della rete si traduce nel trasferimento a carico del Contratto di programma Anas-ministero Mit dei costi di gestione e manutenzione dei 700 chilometri riclassificati per una cifra annua di circa 21 milioni, oltre a investimenti di manutenzione programmata per 10 milioni di euro l'anno, con la previsione di uno specifico stanziamento complessivo per l'esercizio 2018-2022 pari a oltre 100 milioni. Questi ultimi non vengono oggi magnanimamente dispensati al Veneto grazie a chissà quali intercessioni politiche nei confronti del governo di Roma, come i suddetti 'saltatori sul carro' vorrebbero far apparire, ma sono il frutto di una pianificazione attenta e previdente, di una equilibrata ricerca di collaborazione con enti nazionali come l'Anas, attuate dalla giunta Zaia in questi anni».

IL MECCANISMO. Qui viene la parte più sottile: le strade vengono "statizzate" ma «la gestione dei 700 chilometri riclassificati - precisa De Berti - continuerà a essere svolta da "Veneto Strade"». La società che la Regione ha preso in mano (le Province via via se ne sfilano) diventerà infatti

controllata al 51% da Anas «con buona pace di quanti a suo tempo si indignarono - rimarca De Berti - perché, a loro dire, rinunciavamo alla nostra autonomia operativa. La verità è che non abbiamo rinunciato ad alcuna nostra prerogativa e anzi abbiamo guadagnato per i veneti le risorse necessarie per creare una viabilità migliore e più sicura, risorse che diversamente sarebbero state assegnate ad altre Regioni». Insomma, secondo la giunta Zaia la Regione (socia pesante di "Veneto strade") continuerà a dare le direttive pur in presenza di un controllo statale tramite Anas. Ma su questo passaggio, come noto, si sprecano le polemiche sul "ritiro" della Regione che rinuncia a una gestione diretta che aveva già pur nel momento in cui si batte per l'autonomia.

LE STRADE. Ecco le strade che "tornano" ad Anas tramite "Veneto strade": la "Padana inferiore", dalla Lombardia a Legnago (più la variante) e poi a Monselice; la "Padana superiore" da Peschiera a Malcontenta (Marghera), compresa la variante di Castelnuovo (Vr); la statale della Venezia Giulia a S. Giuliano (Mestre); la statale delle Dolomiti dal confine altoatesino fino al Comelico e poi a Misurina; la statale del Grappa da Arten verso Lamon e il confine trentino; la statale Postumia da Cittadella a Treviso sud e poi verso Oderzo; la statale della Cisa dal confine emiliano fino a Verona, compresa la variante della Grezzanella; la statale Agordina da Sedico a Cernadoi comprese le varianti; la strada della val di Zoldo e val Cellina; la strada del Passo S. Pellegrino da Cencenighe; la



strada del Passo Cereda e passo Duran; la strada Feltrina tutta fino a Feltre (compresa la variante di Anzù); la strada della "Sinistra Piave" in vari tratti da Ponte nelle Alpi alla variante "Col Cavalier" di Belluno fino a Lentiai e a Busche (comprese le diverse varianti); la "Mediana" nel Veronese; la Cadore-mare da Conegliano a Oderzo; la Treviso-mare nel collegamento al casello di Treviso sud.

ILAVORI FUTURI? LA SR10. Dove vanno i 100 milioni in arrivo? L'assessore De Berti ha inviato una nuova lettera ad Anas, fa sapere una nota, «con la quale aggiorna l'elenco dei progetti da finanziare con i 100 milioni dell'accordo». La lettera indica per quest'anno il 2° stralcio della "Grezzanella" a Villafranca di Verona (24 milioni), la galleria di Lamon (8 milioni); l'incrocio tra strade principali ad Auronzo (3,5 milioni). Totale: 35,5 milioni per quest'anno, anche se sono stati richiesti come "extra" altri 145 milioni per la variante da Buttapietra Sud alla Tangenziale di Verona. Per l'anno prossimo, la priorità l'assessore De Berti l'ha già indicata in un incontro pubblico sabato a Montagnana: 50 milioni per la nuova strada regionale 10 da Este (Pd) e Legnago (Vr), dove mancano all'appello 18 chilometri padovani e 5 veronesi. Si aggiungono 595 mila euro e 1,1 milioni per due roatorie vicentine ad Altavilla, quella di via Cordellina e quella di Tavernelle. Poi 10 milioni alla messa in sicurezza della strada tra Conegliano e Fontanelle e un milione per una rotatoria all'ospedale di Dolo. E siamo ai 100 milioni. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



"Veneto strade" sarà controllata al 51% dall'Anas (lo Stato)

Legambiente: «Al Veneto servono 11 opere»

Dall'idrovia Padova-Venezia al sistema metropolitano ferroviario, dalla bonifica di Marghera alle ciclopiste

Sono 11 le opere pubbliche prioritarie individuate per il Veneto dal dossier nazionale di Legambiente "Green New Deal italiano - 170 opere prioritarie per il Paese" e pubblicato nei giorni scorsi. Tutte opere che secondo Legambiente «farebbero aprire cantieri e rilanciare investimenti e occupazione, alla faccia delle polemiche sull'ambientalismo "del no"». La prima opera è l'idrovia da Padova a Venezia, «la grande incompiuta» di cui parla da 57 anni «per la sistemazione dell'idrovia che avrebbe consentito una penetrazione alle merci trasportate via mare fino all'area industriale di Padova. Ma a metà anni Novanta il progetto fu accantonato nonostante fosse stato effettuato circa il 70% dei lavori». Se ne parla, ma è ancora fermo.

Secondo, Legambiente ricorda che l'accordo di una decina di anni fa tra Regione e Ministero dell'ambiente su "Interventi urgenti contro il dissesto" «sono ancora da cantierare circa un quarto degli interventi per l'importo di circa 10 milioni».

Terzo, occorre «Ripristinare il Sfmr-Servizio metropolitano di superficie regionale e i collegamenti con gli aeroporti veneti» che dopo ingenti finanziamenti «è stato drammaticamente abbandonato. Rimane però indispensabile dare il via a una metropolitana ferroviaria per la grande area urbana Padova-Venezia-Treviso sempre più soffocata da traffico e smog». Serve poi «l'elettrificazione e potenziamento della linea Verona-Rovigo», per-

ché «manca il completamento dell'infrastruttura elettrica nelle tratte Isola della Scalla-Cerea (19 km) e Legnago-Rovigo (47 km) che è il tratto più lungo e più trascurato».

Legambiente preme poi per il treno Calalzo-Cortina, "il treno delle Dolomiti" lanciato quattro anni fa dalla Regione Veneto con la Provincia di Bolzano e il Governo che è fermo tra due ipotesi progettuali (val del Boite, per San Vito, e val d'Ansei, per Auronzo). Per la pista ciclabile Treviso-Ostiglia, «la più lunga ferrovia italiana dismessa», dal 2005 a oggi sono stati realizzati circa 70 dei 118 chilometri del percorso. E così va realizzata tutta la ciclovia lungo il fiume Po da Torino a Venezia: «Occorrono circa 130 milioni tra opere, progetti, oneri e cantieri».

L'area di Porto Marghera «aspetta d'essere bonificata», e mancano 3,5 chilometri su 40 dell'opera di contenimento con arginatura: «Resta da realizzare il 6% del marginamento di Fusina che rappresenta il 30% del costo totale dell'opera». Lo Stato deve mandare soldi.

È inquinato anche, come noto, il bacino scolante del fiume Fratta-Gorzone, legato agli scarichi del "tubone" che raccoglie le acque dei depuratori del Vicentino ovest. Mancano ancora come noto le opere di bonifica dell'inquinamento da Pfas nell'area ex Miteni (vedi anche pag. 31), con la barriera idraulica da sistemare. Infine «a distanza di quasi 6 anni dalla scoperta del grave inquinamento da sostanze perfluoro-alchiliche» si è in attesa dei nuovi tubi che portino acqua "non trattata" e priva di Pfas. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Marghera attende la bonifica



BREVI

Il comparto dell'edilizia e costruzioni registra un aumento nell'ultimo anno del numero degli addetti (+2,6% che porta il valore complessivo a poco meno di 400 mila unità) e il fatturato (+6%, oltre 65 miliardi totali) ma la crescita segna una netta decelerazione. Nell'anno precedente infatti gli addetti incrementavano del 4,3% e il fatturato viaggiava al +8,8%. I dati emergono dall'Osservatorio sui bilanci delle srl – focus settore edilizia pubblicato dal Consiglio e dalla Fondazione nazionale dei commercialisti. L'analisi sulla base della banca dati Aida – Bureau van Dijk ha riguardato i bilanci 2018 di quasi 80 mila srl afferenti al comparto, pari al 14% del totale di srl attive. Nel dettaglio emerge come la crescita del fatturato sia più elevata tra le imprese del macrocomparto lavori di costruzione e demolizione (+8,5%) seguita dalle srl del macrocomparto della costruzione di edifici, mentre mostra un leggero calo (-0,4%) quello dell'ingegneria civile.

—○ Riproduzione riservata —■



PROVVEDITORATO-CVN

Conti del Mose braccio di ferro su chi pagherà gli extra costi

200 milioni per le movimentazioni, 100 per l'avviamento. Braccio di ferro Provveditorato-Cvn su chi pagherà gli extra costi. VITUCCI/APAG.19

LE GRANE DELLA GRANDE OPERA

Chi paga i costi del Mose Il giallo delle competenze

Provveditorato e Avvocatura dello Stato: «L'opera non è conclusa, tocca al Cvn»
Ma il Consorzio non ha soldi ed è in causa con le imprese. Servono 300 milioni

**Duecento milioni
per le prove del 2020
altri cento per riparare
le "criticità"**
Alberto Vitucci

Chi paga gli extra costi del Mose? Un problema non ancora risolto quello dei finanziamenti. Perché oltre ai fondi già stanziati per la grande opera, in totale sono 5.493 milioni di euro, ne occorrono molti altri per le prove e l'avviamento e per la riparazione delle «criticità». Era uno dei punti di maggior contrasto tra i commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova (Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata) e l'ex provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, in pensione dal settembre scorso. «I soldi spesi in questa fase per le prove», aveva scritto Linetti ai commissari, «devono essere a carico del Consorzio e non dello Stato. Perché l'opera non è ancora conclusa né collaudata». Una linea ribadita nell'ultima riunione operativa del Ctm (Comitato Tecnico di magistratura) in ottobre, pochi giorni prima della grande acqua alta. A sostenerla allora la vice di Linetti Cinzia Zincone, nel frattempo diventata provveditore, e l'avvocato

dello Stato Stefano Maria Cerillo. Si tratta di oltre 200 milioni di euro per le prove e le movimentazioni delle paratoie previste nel 2020. E altri cento milioni per l'«avviamento» dell'opera. Infine altri cento milioni per sistemare le tante criticità tecniche emerse negli ultimi tempi.

Ma il Consorzio soldi non ne ha più. A fine estate aveva chiesto altri 12 milioni di euro per pagare gli stipendi del personale. E sono ancora aperti i contenziosi legali con le imprese per le richieste di danni. Se non saranno resi disponibili i nuovi fondi il nuovo cronoprogramma rischia di saltare. Se ne discuterà domani in prefettura, nel corso della riunione della «Cabina di coordinamento» convocata dal prefetto. Oggi a Roma intanto pre riunione tecnica convocata dalla commissario Elisabetta Spitz. Architetto, ex responsabile del Demanio al tempo delle dismissioni del patrimonio dello Stato e della concessione al Consorzio per trent'anni dell'Arsenale e dei bacini di carenaggio. Altro punto di cui si dovrà discutere presto. La manutenzione delle paratoie del Mose era stata infatti dirottata a Marghera. «Si risparmiava anche molti soldi», aveva

detto Linetti, «annunciando il cambio di rotta. Adesso si pensa di tornare all'Arsenale. Ipotesi che ha già sollevato furiose polemiche da parte delle associazioni riunite nel Forum Arsenale.

Si discute intanto anche della nuova Agenzia che dovrebbe traghettare il Mose dopo la fine lavori al periodo della gestione e manutenzione. Altri cento milioni di euro l'anno, da reperire tra i fondi pubblici a disposizione. Dell'Agenzia dovrebbe far parte la nuova commissaria, ma anche la Città metropolitana e la Regione. Intanto a governare sulla salvaguardia sono in tanti. La Spitz che ha aperto un nuovo ufficio a Roma con un ufficio composto di sei persone. I tre commissari nominati dall'Anac di Cantone, il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. E il sindaco Luigi Brugnaro, che ha richiesto le riunioni periodiche e vuole i poteri sulle acque promessi nel 2015 dal governo Renzi alla Città metropolitana. Un groviglio ancora non dipanato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Prova di sollevamento per le paratoie del Lido, il 14 gennaio scorso

BERTI: LE STRADE ALL'ANAS SONO IL FALLIMENTO DI ZAIA

TOSATTO / A PAGINA 13

Il leader grillino attacca la Regione: «Così il Veneto ha abdicato alla governance delle infrastrutture in favore di Roma»

Berti (M5S): la cessione delle strade all'Anas certifica il fallimento dell'autonomia di Zaia

L'INTERVISTA

Filippo Tosatto

«**L**a cessione della potestà sulle strade del Veneto all'Anas certifica il fallimento dell'autonomia sbandierata da Zaia: mille chiacchiere, nessun passo avanti e infine il disinvoltato ritorno al centralismo. Il governatore? È uno straordinario *influencer* e mi ricorda quei ragazzini che ogni giorno minacciano di scappare di casa salvo chiedere alla mamma cosa c'è per cena». Parole acuminatale quelle di Jacopo Berti, consigliere regionale e leader del Movimento 5 Stelle. Che raccoglie così il documentato *j'accuse* all'«allegria ritirata dell'autonomismo» formulato dal direttore del nostro giornale, Paolo Possamai.

Consigliere Berti, la Regione giustifica la restituzione di 725 km di strade alla gestione Anas con i risparmi derivanti: oltre 100 milioni di costi, tra manutenzione e investimenti programmati, a carico dell'azienda pubblica nel quadriennio.

«E con ciò? I quattrini non sono tutto, tantomeno per un'istituzione che, giustamente, aspira ai maggiori poteri previsti dalla Costituzione. Altro che decentramento, così lo Stato paga e diventa padrone. Cosa dire? Al tavolo della trattativa autonomista Zaia aveva richiesto competenza diretta sulla mobilità stradale e ferroviaria, ora invece allarga le mani e cede la *governance* a Roma. Della serie: provateci voi, noi non ce la facciamo».

C'è chi solleva dubbi circa l'effettiva capacità e volontà di Anas di rispettare gli impegni. Sul versante veneto, la lista delle opere promesse e rimaste sulla carta è piuttosto lunga...

«Appunto. Non stiamo certo parlando di un modello di efficienza, puntualità e spesa virtuosa. Eppure la Regione a trazione leghista abdica alle proprie prerogative in suo favore, convinta, evidentemente, di esprimere standard gestionali ancora più modesti. Dov'è la rotta? Qual è il disegno? Siamo davanti a un'ammissione d'impotenza che lascia di stucco».

In tema di strategia Luca Zaia persegue il progetto di holding autostradale del Nordest. Non più tardi di ieri ha confermato «l'interesse strategico a candidare Cav», la concessionaria regionale pubblica «a gestire le tratte di autostrada in Veneto», previa acquisto delle concessioni di Pedemontana e successiva scalata alla Brescia-Padova. Una prospettiva ambiziosa.

«Su questo terreno, com'è noto, il nostro dissenso è radicale. Viviamo nella regione più cementificata e inquinata d'Italia e l'unica ricetta riproposta è la quarta corsia dell'A4, ennesima replica delle opere faraoniche e impattanti ereditate dal Novecento. Pedemontana, lo ribadiremo fino alla sfinimento, è un'inutile mangiatoia che deturpa il territorio di Treviso e Vicenza, arricchisce esclusivamente il privato e a causa di un contratto folle graverà di 12 miliardi di debito i contribuenti».

Aldilà dei furori ideologici, il traguardo della mobilità

veloce, Tav inclusa, è un'esigenza diffusa in un territorio vocato all'impresa e ai mercati internazionali.

«Le rispondo che c'è il modello Benetton, i cui effetti sono sotto gli occhi di tutti, e c'è quello che legge il Veneto come un'entità policentrica ma unitaria, una grande città diffusa che richiede una combinazione di trasporti integrati, a cominciare dalla metropolitana di superficie...».

Che sembra sparita dal radar, sepolta com'è da un mare di annunci a vuoto.

«Il sistema ferroviario metropolitano costa sei miliardi, indisponibili perché bruciati sull'asfalto di Pedemontana. Ma non c'è soltanto Sfmr: il futuro, già cominciato, richiede di abbinare treni "puliti" e tangenziali nelle città, mobilità elettrica e guida autonoma. Miraggi? Tutt'altro. Padova, ad esempio, è molto avanti in questa sperimentazione, tanto che potrebbe diventare un polo europeo di riferimento nel trasporto integrato compatibile».

Cosa resta dopo l'acquisizione del 51% di Veneto Strade da parte di Anas?

«Ben poco. Suggestivo a Zaia di guardare almeno al vicino Friuli che pianifica tratte ferroviarie veloci alternative ai percorsi autostradali da realizzarsi negli stessi siti per evitare consumo di suolo. Ma il Veneto è ancora padrone del proprio destino?». —





Jacopo Berti leader veneto del Movimento 5 Stelle e un'immagine della nuova superstrada Pedemontana

TENDENZE

L'INDUSTRIA CHE CRESCE E LE RIFORME NON FATTE

L'INDUSTRIA CHE CRESCE E IL PREZZO DELLE RIFORME NON FATTE

di **Marco Fortis**

Un nostro recente articolo («Pil, quando l'Italia fa meglio della Germania», "Il Sole 24 Ore", 7 gennaio 2020) ha suscitato attenzione per aver dimostrato che, al netto del contributo della pubblica amministrazione (Pa), di difesa, sanità e istruzione, nel triennio 2015-17 l'economia italiana è cresciuta per tre anni di fila di più delle economie tedesca e francese. Fatto mai avvenuto da quando è iniziata la circolazione monetaria dell'euro. Pertanto, può essere utile approfondire le cause di questa *performance* del nostro sistema economico, aggiungendo alcune ulteriori evidenze. Ciò attraverso una valutazione più dettagliata del contributo dei diversi settori alla crescita delle quattro maggiori economie dell'Euroarea, estendendo la nostra comparazione alla Spagna.

Senza un'analisi sufficientemente disaggregata, almeno a livello dei 10 maggiori settori economici in cui Eurostat scorpora la dinamica economica complessiva dei diversi Paesi, è impossibile comprendere perché l'Italia per lungo tempo sia cresciuta meno dei nostri maggiori *partner*. E nemmeno si può capire perché qualcosa è cambiato in meglio per noi negli anni più recenti. In mancanza di un'accurata osservazione delle dinamiche settoriali nazionali si possono solo fare discorsi generici, spesso sprovvisti di un riscontro statistico reale.

Un confronto illuminante è quello tra la crescita economica aggregata e settoriale delle quattro maggiori nazioni dell'Euroa-

rea prima della grande crisi del 2008-09, cioè nel 2007, e poi prima del più recente rallentamento del 2018-19 e della crisi dell'auto tedesca, cioè nel 2017. Il 2007 e il 2017 sono due anni omogenei, distanti tra loro ma comparabili, entrambi di massima espansione del ciclo dopo due lunghe fasi positive dell'economia europea. Che cosa è cambiato da allora a oggi? E perché?

Per rispondere a questi interrogativi abbiamo suddiviso il valore aggiunto totale delle economie qui analizzate in quattro macro-settori, riaggregando opportunamente i 10 comparti base della classificazione Eurostat della contabilità nazionale nel modo seguente:

- i settori *core* dell'economia reale (1-agricoltura, silvicoltura e pesca, 2-industria escluse le costruzioni, 3-commercio, trasporti e turismo);
- il settore della Pa e dei principali servizi pubblici collettivi (4-Pa, difesa, sanità, istruzione);
- le professioni, le comunicazioni e le attività finanziarie (5-attività professionali, tecniche e scientifiche, 6-comunicazioni; 7-banche e assicurazioni; 8-attività artistiche, di intrattenimento, ricreative e sportive);
- le costruzioni e le attività immobiliari (9-edilizia residenziale e opere pubbliche, 10-attività immobiliari).

La fotografia della dinamica economica nel 2007 dimostra che l'Italia era a quell'epoca inequivocabilmente il fanalino di coda tra le quattro maggiori nazioni dell'Euroarea, con la crescita aggregata più bassa (+1,6% rispetto al 2006), dietro Spagna (+4,1%), Germania (+3,5%) e Francia (+2,6%). E con il nostro Paese ultimo per crescita in tutti i quattro principali macro-settori qui considerati: ultimo nelle Pa, ultimo nelle profes-

sioni, comunicazioni e finanza, ultimo nelle costruzioni e nell'immobiliare e ultimo *ex aequo* appena sopra la Francia nei settori *core* dell'economia reale.

La fotografia del 2017 appare invece piuttosto diversa. L'Italia è ancora ultima per crescita aggregata (+1,9% rispetto al 2016), ma appare meno distante da Francia (+2,1%) e Germania (+2,5%) e addirittura davanti a esse escludendo le Pa, come già evidenziato nel nostro precedente articolo sopraccitato. Solo la Spagna si caratterizza per un tasso di crescita aggregato più alto del nostro anche senza Pa.

Tuttavia, la vera novità del 2017 è che l'Italia passa in testa alla graduatoria per crescita dei settori *core* dell'economia reale (+1,4%), trainata soprattutto da industria, commercio e turismo, davanti a Germania (+1,3%), Spagna (+1,2%) e Francia (+0,7%). Si tratta di un evento senza precedenti da quando esiste l'euro, che si è ripetuto inercialmente, pur in una fase calante della congiuntura europea, anche nel 2018, con l'Italia sempre davanti agli altri Paesi.

Che cosa è accaduto? Che la stagione di riforme e di riduzione della pressione fiscale su imprese e famiglie, di crescita dell'occupazione e di stimolo degli investimenti avviata nel triennio 2015-17 ha determinato un cambio di passo decisivo nei settori *core* dell'economia reale italiana. Mentre purtroppo le riforme sono rimaste



solo sulla carta o sono state appena abbozzate nella Pa, nelle professioni e nel settore bancario, dove la distanza tra noi e la crescita degli altri Paesi resta ancora forte. Inoltre, in Italia le costruzioni e il settore immobiliare, che già venivano da una lunga crisi, sono rimasti relativamente stagnanti.

Dunque, non sta scritto da nessuna parte che il nostro Paese sia condannato a crescere meno degli altri. Laddove sono stati introdotti cambiamenti lungamente invocati (anche se poi non apprezzati o riconosciuti) l'economia italiana è riuscita a superare le altre maggiori nazioni dell'Euroarea, come è accaduto nei settori produttivi *core*. Ciò dimostra che nell'industria, nell'agricoltura, nel turismo e nel commercio l'Italia può essere dinamica e competitiva.

Se la nostra economia nel suo complesso non cresce abbastanza, quindi, non è per colpa delle imprese manifatturiere troppo piccole, perché facciamo poca ricerca o innovazione, perché non esportiamo abbastanza o per altri abusati luoghi comuni che si sentono ripetere da anni. Ma è perché nei settori diversi da quelli produttivi *core* non vi è stato alcun cambiamento sostanziale. Lo Stato in molti suoi ambiti rimane inefficiente ed è solo in minima parte digitalizzato; i servizi pubblici creano poco valore aggiunto; la burocrazia continua a frenare il settore privato. Inoltre, le professioni sono state poco liberalizzate e si sono poco ammodernate; il sistema economico nel suo complesso soffre di una carenza preoccupante di professionalità tecniche; e una parte del mondo bancario ha mal digerito le riforme opponendo forti resistenze e distruggendo nel frattempo ulteriore patrimonio e valore (vedasi il caso delle banche popolari). Infine, le opere pubbliche, che pure sono drammaticamente necessarie per rendere le infrastrutture del nostro Paese più moderne ed efficienti, purtroppo sono ferme a causa della burocrazia o per i veti antistorici dei populismi e dei nuovi regionalismi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dinamica del valore aggiunto in 4 economie dell'Eurozona

Variazioni % rispetto all'anno precedente

	ANNO 2007				ANNO 2017			
	GER	SPA	FRA	ITA	GER	SPA	FRA	ITA
VALORE AGGIUNTO TOTALE	3,5	4,1	2,6	1,6	2,5	2,9	2,1	1,9
Agricoltura, industria, commercio, trasporti, turismo	1,8	1,2	0,8	0,9	1,3	1,2	0,7	1,4
Pubblica amministr., difesa, sanità, educazione	0,2	0,5	0,2	-0,1	0,6	0,3	0,2	-0,1
Professioni, comunicazioni, attività finanziarie	1,3	1,3	1,1	0,8	0,9	0,9	0,9	0,4
Costruzioni, attività immobiliari	0,3	1,0	0,4	-0,1	-0,1	0,5	0,3	0,2

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat

1,4

PER CENTO DI CRESCITA

Il dato si riferisce all'andamento dei settori *core* dell'economia reale italiana nel 2017 con industria, commercio e turismo a fare da traino.



Edilizia, in regione fatturato in salute: +11,5%

• Il comparto dell'edilizia e costruzioni registra un aumento nell'ultimo anno del numero degli addetti (+2,6% che porta il valore complessivo a poco meno di 400.000 unità) e il fatturato (+6%, oltre 65 miliardi totali) ma la crescita segna una netta decelerazione. In Trentino Alto Adige si registra una crescita in termini di fatturato (+11,5%), pari al doppio della media nazionale, mentre gli addetti aumentano del +4,1%. I dati emergono dall'Osservatorio sui bilanci delle SRL – Focus settore Edilizia pubblicato dal Consiglio e dalla Fondazione Nazionale dei Commercialisti.

