

Rassegna del 20/02/2019

SCENARIO

20/02/2019	Adige	15	A Canazei le case che valgono di più - Case, a Canazei le più care per il fisco	Conte Angelo	1
20/02/2019	Adige	17	Braccio di ferro sulla sede A22	...	3
20/02/2019	Adige	18	Rivoluzione tariffaria le perplessità di Olivieri	Marchesoni Nicola	4
20/02/2019	Arena	15	Tav a Sona, i nomi degli espropriati - La Tav a Sona, l'elenco degli espropri	Adami Maria_Vittoria	6
20/02/2019	Arena	14	Ex scalo merci, Central Park in decollo	...	9
20/02/2019	Arena	14	AutoBrennero compie 60 anni Le sfide per il futuro di Verona	Giardini Enrico	10
20/02/2019	Gazzettino	2	La scalata di Donadio, tra clan e edilizia: un protagonista del boom del litorale	Dianese Maurizio	14
20/02/2019	Gazzettino	20	Porto Venezia, treno diretto con la Germania	a.fra	15
20/02/2019	Gazzettino Venezia	8	Ponte Molin, i tempi si allungano	R.Br	16
20/02/2019	Gazzettino Venezia	5	Il boom edilizio che ha attirato il clan casalese	g.bab.	17
20/02/2019	Il Fatto Quotidiano	16	Costruzioni Troppo piccoli per resistere Cdp vuole la fusione dei Big	Di Foggia Carlo	18
20/02/2019	Messaggero Veneto Udine	22	Il Gervasutta raddoppia in aprile il nuovo cantiere	Ceschia Alessandra	21
20/02/2019	Nuova Venezia	26	Il futuro delle navi a Malamocco, Lido o Chioggia - Lido, Malamocco e Chioggia ipotesi per le grandi navi fuori dalla laguna	Vitucci Alberto	23
20/02/2019	Nuova Venezia	26	Comitati contro lo scavo «Sindaco e governatore non possono insistere»	A.V.	25
20/02/2019	Nuova Venezia	33	La piastra di Brugnaro e quattro alberghi per la nuova stazione	Chiarin Mitia	26
20/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	9	Coinvolti due impresari attivi nell'edilizia	...	28
20/02/2019	Tribuna-Treviso	11	«Dall'agricoltura all'edilizia il pericolo dove c'è business»	M. C. P.	29

Tasse | La Provincia aggiorna le rendite catastali. Tre Ville e Campitello sul podio

A Canazei le case che valgono di più

Per il fisco le case con il valore maggiore si trovano nelle più rinomate zone turistiche: a Canazei, Tre Ville e Campitello di Fassa. Le meno pregiate sono invece a Brentonico, Terragnolo e Mezzana. A fissare la rendita catastale dei 178 Comuni è la Provincia, che ha aggiornato i dati sull'Imis, l'imposta sugli immobili che ha sostituito l'Imu nazionale e che in Trentino non viene pagata per l'immobile di residenza.

TASSAZIONE

L'impatto si sente sulle abitazioni dalla seconda in poi, visto che in provincia l'appartamento in cui si risiede è totalmente esentato dall'imposta sugli immobili

Il valore catastale di un appartamento non di lusso contempla differenze di oltre centomila euro tra la Val di Fassa e la Vallagarina con un impatto sull'imposizione

Case, a Canazei le più care per il fisco

Rendita catastale top Brentonico il fanalino

Parte nei Comuni la partita delle delibere per definire le aliquote e le esenzioni Imis	Dal 2015 taglio di ben 40 milioni dell'imposta con un incasso provinciale sceso a 210 milioni
---	---

ANGELO CONTE

Per il fisco in Trentino le case che valgono di più si trovano a Canazei, Tre Ville, Campitello di Fassa. Le meno pregiate, per così dire, si trovano a Brentonico, Terragnolo e Mezzana. A mettere nero su bianco la rendita catastale dei 178 Comuni trentini è stata la Provincia aggiornando l'allegato A della legge istitutiva dell'Imis (l'imposta sugli immobili che ha

sostituito l'Imu nazionale) approvata nel 2014. E, tra Comuni simili e vicini, si notano importanti differenze che, per ora, hanno un impatto solo se si ha una seconda o terza abitazione. Così, ad esempio, il valore catastale di un appartamento in classe A2 (ossia un'abitazione cosiddetta di categoria civile, cioè non di lusso) in media ha un valore di oltre centomila euro di differenza tra la val di Fassa e la Vallagarina. A Canazei, quindi, chi possiede una seconda casa (visto che sulla prima in Trentino

o vige l'esenzione totale) dovrà calcolare l'aliquota decisa dal Comune su un valore catastale pari a 180.000 euro circa. La stessa seconda casa a Brentonico parte da un valore catastale pari a 49.000 euro circa.

Imis, in 4 anni incassi ridotti.

Intanto, sono in arrivo le prime delibere dei Comuni per definire le aliquote e le relative esenzioni o aggravii per il pagamento dell'Imis nel corso di quest'anno. Tra domani e venerdì, ad esempio, sarà la volta del Comune di Lavis che, come accaduto anche a livello provinciale, negli ultimi 4 anni, tra il 2015 e il 2019, ha visto scendere di circa il 25% l'introito apportato dall'Imis nelle casse municipale. Gli incassi dalle tasse sull'immobili (non solo le abitazioni, ma anche le strutture al servizio dell'industria o dell'agricoltura, come i capannoni o le cantine sociali, ad esempio) sono scesi da circa 3,8 a 3,1 milioni di euro. A livello provinciale, con l'introduzione graduale di una serie di esenzioni o di agevolazioni,

l'incasso dall'Imis si è ridotto di molte decine di milioni di euro. Solo nel 2015 la stima di incasso era pari a 250 milioni di euro, nel 2018 l'incasso previsto era pari a 210 milioni di euro. E anche per quest'anno, spiega Paride Gianmoena, l'intenzione è quella di mantenere le stesse regole dell'anno scorso. Per capire se ci saranno novità sull'Imis da parte della Provincia occorrerà attendere la stesura del Protocollo di finanza locale, sul quale si inizierà a discutere già oggi, e l'assestamento di bilancio provinciale.

Zone turistiche al top.

I Comuni in cui le rendite ca-



REGIONE

La Svp la vuole a Bolzano, ma la Lega non è disposta a cedere

Braccio di ferro sulla sede A22

Si prefigura un braccio di ferro tra Trentino e Sudtirolo sulla sede dell'Autobrennero. La Svp dà infatti per scontato che la Lega ed i suoi alleati rispettino l'accordo tra l'ex presidente Ugo Rossi e l'omologo altoatesino Arno Kompatscher, che prevedeva di spostare la sede legale dell'A22 a Bolzano, ma la nuova maggioranza di centrodestra autonomista trentino non ci sta e non sembra disposta a cedere. Il tema è stato affrontato ieri sera al tavolo della maggioranza, dove è stato fatto il punto sulla trattativa per la Regione. In quella sede non ci sono stati annunci sull'assessore regionale trentino, anche perché il governatore Maurizio Fugatti era assente per via di un altro impegno. Forza Italia e Agire non hanno comunque mancato di rivendicare quel ruolo.

In quella sede è stato rimarcato come la Stella Alpina non sia disposta a valorizzare la Regione. La Svp punta infatti piuttosto sul suo svuotamento, tanto che lunedì a Salerno ha proposto di portare la competenza sugli enti locali alle Province anche con l'obiettivo di modificare la legge elettorale. Su questo il centrodestra non vuol fare passi indietro, soprattutto senza avere nulla in cambio. Da parte degli altoatesini c'è stata però una timida apertura sulla possibilità di favorire il coordinamento di alcune materie (attraverso degli accordi transprovinciali) che il Trentino chiede possano essere: sanità, trasporti e minoranze linguistiche. Le competenze primarie rimarrebbero comunque in capo alle Province.

In materia di enti locali, è stato rimarcato come la Svp ritenga fondamentale garantire ai sindaci il pagamento dei contributi pensionistici. Un'idea che non dispiace al centrodestra a trazione leghista. Il Trentino chiede invece che si dia la possibilità ai primi cittadini di nominare i segretari comunali a capo della struttura nella quale si insediano dopo le elezioni, per far sì che ci sia un buon feeling tra amministrazione e personale.

I referenti delle realtà politiche sedute al tavolo hanno dunque stilato un promemoria per il presidente Fugatti, affinché approfondisca alcune tematiche. C'è infatti il tempo per uno scambio di opinioni con il collega sudtirolese Kompatscher, al quale spetterà il compito di presentare domani in consiglio regionale la relazione programmatica per la legislatura.



Un tratto dell'Autobrennero



L'Autorità di regolazione dei trasporti avvia una consultazione pubblica per la definizione dei nuovi pedaggi previsti con il decreto Genova



Il ministro alle Infrastrutture: «Stiamo riequilibrando i rapporti di forza in favore dei cittadini. La rivoluzione è solo all'inizio»

Rivoluzione tariffaria le perplessità di Olivieri

Il numero uno di A22 avverte Toninelli: «Si rischiano diversi ricorsi alla Consulta»

NICOLA MARCHESONI

Il vertice della società Autostrada del Brennero è perplessa su quella che il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli ha subito definito una rivoluzione. Gli extra ricavi dovuti a maggior traffico delle società autostradali si tradurranno, in sostanza, nella riduzione delle tariffe.

L'entrata in vigore delle norme previste dal Decreto Genova, avrà un impatto anche sulle concessioni ancora in essere. Ad accendere la miccia di questa importante novità, che avrà effetti sulle tasche degli automobilisti, è l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) che ha predisposto una bozza della nuova normativa, l'ha pubblicata sul proprio sito e ha avviato un confronto tra i soggetti interessati che si chiuderà il 29 marzo. Poi scatterà la riforma.

L'impatto non sarà da poco. Sono previsti nuovi criteri che misureranno gli investimenti fatti davvero e miglioramenti dell'efficienza. L'effetto concreto sarà quello di moderare le tariffe ora applicate, senza attendere l'adeguamento in base a nuove concessioni.

Il presidente di A22 Luigi Olivieri ritiene che non sarà tutto

in discesa come assicura il ministro: «Partiamo con i dati di fatto. C'è un comunicato dell'Art, pubblicato anche sul suo sito, nel quale vengono annunciate una serie di proposte, perché poi per adesso solo di questo si tratta. Ora c'è tempo 40 giorni per fare delle osservazioni pubbliche, vedremo poi come andrà. Ad oggi ho come l'impressione che se si andasse avanti in tale direzione ci sarebbe parecchio lavoro per i giudici della Corte Costituzionale». L'impressione dei responsabili della società che gestisce la realtà autostradale del Brennero è che non è affatto una cosa scontata mettere mano a contratti in essere.

«Cambia il modo di calcolare i pedaggi autostradali: stop agli extra ricavi ingiustificati, mentre avanza un modello che premia l'efficienza, la qualità del servizio e gli investimenti effettivi nella rete gestita. Con le tariffe dell'Art stiamo riequilibrando i rapporti di forza in favore dei cittadini. La rivoluzione è solo all'inizio» ha fatto sapere su Facebook il numero uno del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli su Facebook.

Il sistema prevede anche riduzioni tariffarie per eventuali introiti superiori al previsto do-

vuti a un traffico maggiore rispetto alle aspettative e un meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti.

In tema di tariffe va comunque ricordato che Autostrade per l'Italia, la società che da sola gestisce quasi metà della rete autostradale in Italia, per i primi 6 mesi del 2019 ha deciso di sospendere gli aumenti dei prezzi, con i rincari che sarebbero stati pari allo 0,7 per cento. Nessun aumento anche nelle tratte autostradali gestite da Ativa, Autostrada del Brennero, Autovie Venete e Consorzio autostrade siciliane.

Ue, pagamento unico dei pedaggi. Il Parlamento europeo ha intanto dato il via libera al pagamento unico dei pedaggi. Si tratta di una misura contenuta nel "pacchetto mobilità" che mira al pagamento del telepedaggio unico per le autostrade dell'Unione. Dal punto di vista pratico lo scopo è la semplificazione delle procedure di pagamento dei pedaggi che dovrebbe portare anche ad un risparmio per automobilisti, motociclisti e autotrasportatori e che ha la finalità di eliminare il fenomeno dei furbetti del casello ossia chi arriva da altri Paesi Ue e non paga il pedaggio. Previsti minori costi per 370 milioni di euro l'anno.



GLI ISPETTORI

Dopo i disagi verificatisi sull'A22, nella zona di Chiusa, all'inizio di febbraio, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto una ispezione per verificare se il concessionario ha agito in modo adeguato. Danilo Toninelli ha fatto sapere che il governo è vicino ad una gestione completamente pubblica dell'Autobrennero.

Gli extra ricavi dovuti a maggior traffico dovrebbero portare a un calo del prezzo dei ticket



CONTINUA L'INCHIESTA

Tav a Sona, i nomi
degli espropriati ▶ PAG 15

GRANDI OPERE. Le vendite di terreni sono già cominciate e alcune già concluse. Anche il Comune dovrà cedere alcune aree agricole e alcuni tratti di strade in disuso

La Tav a Sona, l'elenco degli espropri

Il tracciato attraverserà vigneti, boschi e zone produttive. Un'azienda dovrà essere trasferita nella zona della Grande Mela

Maria Vittoria Adami

Terra di vigneti e boschi, ma anche di borghi abbarbicati sulle colline moreniche, anche il Comune di Sona sarà attraversato dalla linea della Tav che passerà per molte aziende e società agricole, anche grandi, e alcune abitazioni che saranno demolite.

Le vendite degli immobili sono già partite: «Prima degli espropri», spiega il sindaco Gianluigi Mazzi, «si procede con la via bonaria, che è già in corso, e le situazioni meno complesse sono state già risolte così. Cepav ha già acquistato. Per gli altri casi si aprirà la trattativa. In municipio abbiamo aperto un ufficio preposto per i cittadini che vogliono avere informazioni. Abbiamo poi promosso degli incontri pubblici».

La zona più interessata dalla Tav sarà quella di San Giorgio in Salici e della valle di Sona dove molte attività agricole saranno interrotte: ci sono vigneti e frutteti, fondi seminativi e terre e pascoli irrigui. Ma ci sono anche alcune civili abitazioni che saranno abbattute: «Di lì passerà una galleria di 3,5 chilometri e le case sopra andranno demolite. Chi ha il terreno ampio ha già chiesto di poter ricostruire. Chi non ha questa possibilità dovrà andare altrove. Riguarda soprattutto la fascia che da San Giorgio arriva all'Ancap nella valle di Sona», continua Mazzi.

In particolare dovrà essere ricollocata una cantina vitivinicola in un'altra area, vicino alla valle di Sona. L'altro grande intervento sarà lo spostamento della fabbrica di

porcellane Ancap: «Sarà ricollocata nella zona industriale della Grande Mela. Al momento si sta trattando per i terreni». L'Ancap deve, infatti, cedere oltre 25 mila metri quadrati di superficie, dei quali 14.400 saranno utilizzati per mitigazioni ambientali, 13.300 saranno interessati da demolizioni e 1.200 per asseveramento strade.

Anche il Comune dovrà cedere alcuni terreni seminativi, a frutteto e vigneto, e un pacchetto di relitti stradali. La parrocchia di San Giorgio in Salici cederà un terreno seminativo, così come la casa di riposo Giannantonio Campostrini di Sommacampagna che ha una nuda proprietà il cui usufrutto spetta ancora alla proprietaria. Coinvolti dagli espropri saranno anche la A4 Brescia-Padova e il Consorzio di bonifica. •



Are interessate nel territorio di Sona

DATI CATASTALI	ESPROPRI (metri quadrati)					ASSERVIMENTI (metri quadrati)				
	Ferrovia	Strade	Idraulica	Mitigazioni Ambientali	Demolizioni	Strade e Corsi d'acqua	Asservimento per pubblici servizi	Asservimento per igiene	Occupazione temporanea	Ricettori Acustici
Proprietà										
Adamoli Dino	5.112	0	0	1.851	0	0	438	0	0	222
Fam. Adamoli Giorgio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	220
Fam. Adamoli Massimo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	226
Agnoli Sandro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125
Agromar Società Agricola	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0
Albertini Viviana (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	311
Fam. Aldrightti Cristina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	185
Ancap Spa	9.463	0	0	14.473	13.370	1.209	0	0	0	0
Andreoli Agostino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	171
Autostrada Bi-Vr-Vi-Pd	22	709	0	514	0	0	1.050	2.929	0	0
Fam. Banali Angelo	0	0	0	0	0	0	0	328	0	0
Fam. Banali Fabio	0	264	0	0	0	0	52	0	0	0
Begali Dora (comproprietà)	4.973	39	0	2.846	184	7	0	0	0	0
Fam. Begnini Alessandro	0	0	0	0	0	0	145	0	0	0
Fam. Begnini Daniela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	182
Begnini Luisa (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	2	0	0	193
Fam. Begnini Rosanna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	282
Fam. Benamati Ivana	0	226	0	0	0	0	0	0	0	0
Fam. Benamati Livio	0	1.699	0	0	0	0	0	0	0	0
Benamati Valentina	0	95	0	0	0	0	0	0	0	0
Bendinelli Giovanni	0	0	0	0	0	0	300	0	0	0
Benedetti Andrea (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	164	0	0	428
Benedetti Fabio (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101
Benedetti Paolo (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	331
Benedetti Rinaldo (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	269
Bertani Costantino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	113
Bertoldi Sabrina	0	3.814	0	0	0	0	656	0	0	0
Bezzi Guido	0	1	0	0	0	0	79	0	0	0
Fam. Bianchi Alessandro	5.337	1.447	0	0	0	6	6.896	3.524	0	0
Bimar Sas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	175
Bolognini Federica (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	239
Bonetti Pietro (comproprietà)	2.022	285	0	2.787	0	4	186	1.310	273	0
Bonfante Luigino	0	3.205	0	0	0	0	0	0	0	0
Bonomi Franco (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121
Boscalini Adriana (comproprietà)	0	153	0	0	0	0	8	0	0	228
Boscalini Adriano (comproprietà)	0	1.021	0	0	0	0	113	0	0	0
Boscalini Luigi	0	76	0	0	0	0	27	0	0	0
Braggio Stefano (comproprietà)	63	0	0	180	248	0	0	0	0	167
Brentegani Armando	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0
Brigg Luciano (comproprietà)	0	3.002	0	0	0	0	0	0	0	244
Brun Roberto (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	278
Brutti Claudio	1.268	58	0	387	0	144	475	0	0	0
Brutti Lorenzo	0	250	0	0	0	0	152	0	0	0
Cacciatori Dino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	169
Cacciatori Giovanni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72
Cacciatori Graziella (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	31	0	0	0
Callari Maria (comproprietà)	5.073	0	0	0	258	369	7.179	9.339	0	0
Callari Mario	0	0	0	0	0	0	990	0	0	0
Callari Mirco (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	230
Caltran Luca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	273
Calvagno Salvatore (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	304
Carcereri Celina (comproprietà)	0	11.718	0	0	0	0	0	0	0	0
Carletti Luciano (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	318
Casa di riposo Compostriani	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0
Cavallari Federico	4.805	5.432	0	0	0	0	2.229	1.384	0	0
Celada Augusta (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	195
Cento Maria Grazia (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163
Cestarelli Vania (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	259
Cicchini Giuliana (comproprietà)	348	0	0	94	63	0	0	0	0	0
Cipriani Livia	0	0	0	0	0	0	88	0	0	63
Cirillo Annunziata (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	355
Comune di Sona	341	3.328	0	0	0	0	881	0	0	153
Confezioni Regina Snc	0	417	0	0	0	0	226	0	0	0
Consorzio Bonifica Adige Garda	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consorzio Bonifica Tartaro Tione	0	906	0	0	0	0	0	0	0	0
Cardoli Giovanni (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	1.755	0	0	0
Cardoli Giuseppina	0	1.237	0	0	0	0	536	0	0	0
Cardoli Renzo	5.184	0	0	3.099	0	0	1.662	244	126	0
Costa Roberto (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36
Dalla Mura Sergio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	272
Danese Emilio	1.399	1.514	0	0	0	97	1.382	3.680	0	0
De Pretto Miriam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67
Donati Giuseppe	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0
Euro Finanz Srl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	540
Faccioli Anna (comproprietà)	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0
Faccioli Enzo	32.812	4.141	821	4.560	0	228	5.871	21.189	578	0
Fellini Tiziano	0	0	0	0	0	0	0	313	0	0
Figli nati di Turato Antonio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67

Le pagine uscite

24 gennaio:

Le immagini aeree
dell'intero tracciato

7 febbraio:

L'elenco degli espropri/1
Peschiera

15 febbraio:

L'elenco degli espropri/2
Castelnuovo

LA CITTÀ CHE CAMBIA. Il Comune di Verona e le Ferrovie dello Stato stanno lavorando per costituire un tavolo tecnico

Ex scalo merci, Central Park in decollo

«L'obiettivo? Arrivare presto a un'intesa con Fs per inserire il progetto nella variante 29»

L'obiettivo è un parco urbano pubblico, tipo il Sempione di Milano e quello di Villa Borghese, a Roma, a cui unire piste e piattaforme sportive, spazi per la cultura e gli spettacoli, e anche ristorazione. Un luogo tutto da vivere, da veronesi ma anche turisti e visitatori. Tra l'altro vicino alla futura nuova stazione a sud di quella attuale di Porta Nuova, per l'ala velocità ferroviaria, che sarà un collegamento con il futuro parco. Ed è un obiettivo cui insieme Comune e Ferrovie dello Stato stanno lavorando e per questo costituiscono un tavolo tecnico che comincerà a dare corpo all'idea.

Decolla su questo trampolino di lancio il progetto del Central Park all'ex scalo merci ferroviario di Santa Lucia, situato tra la stazione di Porta Nuova e il quartiere a sud della città.

In municipio il sindaco Federico Sboarina, con l'assessore all'ambiente Ilaria Segala, ha incontrato i dirigenti di Sistemi Urbani, la società delle Ferrovie dello Stato, proprietarie dello scalo veronese, per cominciare insieme il percorso di un'opera che l'Amministrazione Sboarina ha posto come obiettivo, nel periodo di campagna elettorale due anni fa, e che ora vuole realizzare.

«Dopo un incontro qui a Verona con l'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Gianfranco Battisti, che sarà l'unico interlocutore su questo progetto, ora il progetto di riconvertire lo scalo merci di Santa Lucia è sia della nostra Amministrazione sia delle Fs», dice Sboarina, «e così Sistemi Urbani ha già prodotto uno studio con possibili soluzioni, che ora andranno valutate nei vari passaggi».

Va ricordato che il valore dell'area è di qualche decina di milioni, a cui ne andranno aggiunte altre per la bonifica del terreno. Ciò a partire dal 2023, da quando le Fs non saranno più presenti con attività. È chiaro che l'obiettivo del Comune è quello di venire "sollevato" da questa spesa, il che poi consentirebbe di procedere con il progetto del parco. Ovviamente le Ferrovie dovranno pure valorizzare i loro spazi, tra cui ci sono anche diversi immobili, e poi c'è come detto il progetto della nuova stazione Tav che comporterà anche un nuovo piazzale a sud, opposto a quello attuale esterno a nord.

«Ci stiamo orientando verso un grande parco con servizi e impianti», dice la Segala, «e inoltre Fs dovranno valutare come utilizzare gli immobili di sua proprietà dentro lo scalo. L'obiettivo è arrivare quanto prima al protocollo d'intesa tra noi e Fs e poi inserire il progetto Central Park nella variante 29». • E.G.



L'ex scalo merci ferroviario di Verona



ENTI TERRITORIO. Oggi a Mezzocorona le celebrazioni della fondazione della A22 che nel Veronese ha tre caselli

AutoBrennero compie 60 anni Le sfide per il futuro di Verona

Il vicepresidente Sachetto: «Terza corsia dalla nostra città a Modena nuova viabilità a Verona nord e scalo ferroviario di Isola della Scala»

**Il rinnovo
della concessione
in scadenza
tiene aperti
tanti progetti
già ben avviati**

**Tra gli obiettivi
il collegamento
tra la Valpolicella
e il casello
nel territorio
comunale**

Enrico Giardini

È la strada veloce a due corsie per chi va in montagna, tutto l'anno, ma anche per chi scende verso la pianura e poi va verso il lago di Garda o il mare. Dal Brennero a Modena passando per Bolzano, Trento, Verona e Mantova. Da nord e sud segue il corso dell'Adige, che sinuoso si sviluppa tra abitati e campagne ormai quasi solo di vigneti e di alberi di mele. Tanta storia italiana, milioni di auto, moto, camper e roulotte transitati. Molte sfide e progetti in cantiere, tanti dei quali nella nostra provincia dove ha tre caselli: Affi, Verona nord e Nogarole Rocca. L'Autostrada del Brennero compie oggi 60 anni.

Fa festa la società della A22, ma detta la linea anche sul futuro, proprio mentre è aperta la partita della prossima concessione per la gestione. Con il ministro Toninelli che punta ad aumentare il controllo nazionale dell'autostrada, una delle più importanti d'Italia, che collega la Germania e l'Austria con la Pianura Padana e con l'autostrada A1. E che a Verona s'incrocia con la Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Era il 20 febbraio 1959. Su iniziativa della Regione Autonoma Trentino Alto Adige e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, supportate dalle rispettive Camere di Commercio, e fortemente convinte del ruolo di impulso alla produzione, agli scambi e al turismo

sull'asse del Brennero, nacque la società Autostrada del Brennero, insieme poi agli organi amministrativi e camerali di Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia.

Il primo tratto a entrare in esercizio furono i cinquanta chilometri tra Bolzano e Trento, il 21 dicembre 1968. La A22 è lunga 315 chilometri, attraversa quattro regioni - Trentino Alto Adige, Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna - e sei province. I soci veronesi sono la Provincia e il Comune di Verona, con quote del 5,5 per cento a testa, e la Camera di Commercio, con l'1.

È un compleanno con i fiocchi, per una società che ha generato servizi e centinaia di milioni di utili, da reinvestire in opere nei territori che attraversa. «E sicuramente la terza corsia da Verona a Modena, il cui progetto è di 12 anni fa, è una delle opere più importanti che tocca il nostro territorio e il cui piano economico dipenderà dalla nuova concessione», dice il vicepresidente della A22 Fausto Sachetto, già sindaco di Valeggio sul Mincio e assessore provinciale, nel Consiglio di amministrazione in quota alla Provincia di Verona. Nel cda della Autostrada del Brennero, presieduta da Luigi Olivieri - l'amministratore delegato è Walter Parda-tscher - siedono anche le veronesi Carla De Beni, in quota al Comune di Verona, e Maria Luisa Tezza, in quota ai privati tra cui l'Autostrada Se-

renissima. Il cda attuale resterà in carica fino al 30 aprile.

Nei giorni scorsi L'Arena ha scritto che il cda dell'Auto-brennero ha approvato il progetto esecutivo per migliorare la viabilità da nord e ovest al casello di Verona nord, con strada più larga dalla Valpolicella, un nuovo parcheggio da 130 posti auto e una passerella pedonale per collegare le aree di sosta. Spesa di 3,1 milioni, lavori in autunno.

«Si dovrà poi migliorare la viabilità di accesso al casello da sud», prosegue Sachetto, «e un altro grande progetto è quello di dello scalo ferroviario di Isola della Scala, per il quale la A22 ha già acquistato i terreni, e che è collegato al tunnel del Brennero. L'obiettivo è quello di far diminuire auto e mezzi pesanti sull'autostrada», aggiunge Sachetto. Infine, i soci veronesi dovranno puntare a reperire «risorse per collegare l'inizio della Valpolicella con Verona nord». Tantissima carne al fuoco, dunque, per una Spa con soci pubblici per l'86 per cento. Tanto dipenderà dalla futura concessione. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRE SCATTI PER UNA STORIA

Ricordi, progetti e grandi emozioni nelle foto d'archivio

L'Autostrada del Brennero compie 60 anni. Grazie alle immagini custodite nell'archivio dell'Autostrada del Brennero si può raccontare la lunga storia dell'A22, dalle firme per il collaudo dei cantieri, alla costruzione di viadotti e gallerie lungo il tracciato della nuova arteria autostradale, all'opera di tanti operai



SIPARTE. Lo svincolo dove l'A4 si immette sull'Autostrada del Brennero, poco prima del casello di Verona Nord. L'A22 è stata inaugurata il 20 febbraio del 1959, oggi festeggia i suoi sessant'anni



TRA VIADOTTI E GALLERIE. Per costruire l'autostrada del Brennero sono stati necessari numerosi interventi per progettare lungo il tracciato numerosi ponti, viadotti e gallerie.

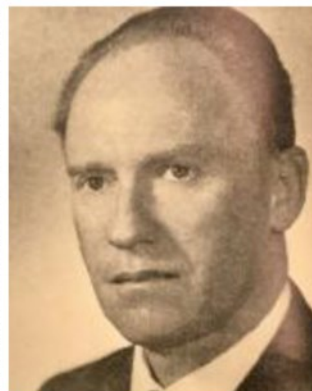


TUTTI ALLAVORO. Amministratori, tecnici e progettisti pongono la loro firma su un documento per il collaudo di un cantiere durante i lavori per il completamento dell'Autostrada del Brennero. Siamo nell'aprile del '74

Il convegno e i festeggiamenti

«Traino per l'economia e patrimonio da tutelare»

I 60 anni di fondazione dell'Autostrada del Brennero Spa si festeggiano oggi, tra le 9 e le 13, al palaRotari di Mezzocorona, in provincia di Trento, con un convegno e un momento celebrativo. Oltre ai vertici della società - il presidente Luigi Olivieri, con il cda, e l'amministratore Walter Pardatscher - vi prenderanno parte il giornalista Paolo Mieli, il docente di Pianificazione dei Sistemi di trasporto dell'Università Federico II di Napoli e del Mit di Cambridge (Usa), Ennio Cascetta, il docente del Massachusetts Institute of Technology di Boston, Carlo Ratti. Ci saranno anche il sindaco scaligero Federico Sboarina e l'assessore alla mobilità Luca Zanotto. Il 20 febbraio 1959 alla Camera di Commercio di Trento, i rappresentanti della Regione Trentino Alto Adige/Südtirol e delle amministrazioni provinciali, comunali e degli organi camerali di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena sottoscrissero formalmente la costituzione di Autostrada del Brennero Spa. Come informa una nota della A22, l'idea di realizzare un'autostrada dal passo del Brennero a Modena era sorta sette anni prima, quando la Giunta regionale guidata da Tullio Odorizzi stabilì che la strada statale 12, per quanto ammodernata, non sarebbe stata sufficiente a garantire ai territori un'infrastruttura adeguata al loro sviluppo. Cominciò allora la trattativa con lo Stato per



Donato Turrini, primo presidente

ottenere la concessione di costruire e gestire l'opera. Il protagonista fu colui che sarebbe poi diventato il primo presidente: Donato Turrini, allora assessore regionale ai lavori pubblici. Quando gli enti locali da Bolzano a Modena costituirono Autostrada del Brennero Spa, l'ottenimento della concessione era ancora tutt'altro che certo. Autostrada del Brennero Spa nacque come compagine a controllo pubblico e tale è rimasta nella sua maggioranza per tutti i 60 anni. «Ciò ha permesso alla società di distinguersi per una gestione oculata delle risorse finanziarie, per un rigoroso rispetto dell'ambiente, per un'attenta promozione della sicurezza a tutti i livelli e per un dialogo costante con le comunità dei territori attraversati», dice la nota. «Autostrada del Brennero è riuscita così a coniugare il proprio ruolo di traino dello sviluppo economico nazionale e locale con il dovere di preservare e consolidare il patrimonio ambientale e sociale del territorio». **E.G.**



Il Governatore del Veneto, Luca Zaia, con Fausto Sachetto, vicepresidente della A22

La scalata di Donadio, tra clan e edilizia: un protagonista del boom del litorale

L'IMPERO COSTRUITO DAL '90: LE SUE IMPRESE (CON SEDE A CASAL DI PRINCIPE) HANNO FATTO LAVORI ANCHE PER LA QUESTURA

IL FOCUS

VENEZIA Il clan Donadio – papà, moglie e due figli – a Eraclea è una istituzione. E non solo perché Luciano Donadio, 52 anni, originario di Giugliano in provincia di Napoli, dal 1990 ad oggi ha messo in piedi un piccolo impero economico, ma anche perché è entrato a far parte integrante della vita cittadina, arrivando a sponsorizzare la squadra di calcio del Ponte Crepaldo-Eraclea. Del resto il clan dei casalesi di Luciano Donadio è saldamente installato in Veneto Orientale dai primi anni '90 quando si iniziò a costruire ad Eraclea il villaggio dei Lecci. Dopo i Lecci arriverà il villaggio dei Tigli e Donadio sarà sempre lì, con i suoi piastrellisti e i suoi muratori, tant'è che con orgoglio in una intervista al Gazzettino di alcuni anni fa dichiarerà di aver partecipato con la sua impresa edile all'edificazione di Eraclea mare. Ed è vero. Peraltro le imprese di Luciano Donadio – lo ricordava lui stesso – hanno partecipato anche alla ristrutturazione della caserma Albanese che ospita la Questura di Venezia, segno evidente della sua capacità imprenditoriale. In tutti i settori. E, se non fosse stato per la caparbietà ai limiti del-

la testardaggine di un poliziotto della Squadra Mobile di Venezia, Giuseppe Palma, Luciano Donadio avrebbe continuato a fare i suoi affari – leciti e illeciti – e a partecipare alla vita pubblica di Eraclea contribuendo pure ad eleggere un paio di sindaci, senza correre nessun rischio.

IL BUSINESS

Nessuno si era fatto persuaso, dieci anni fa, della sua potenzialità criminale e lui, del resto, aveva indossato l'abito del padre di famiglia e dell'uomo di affari ingiustamente calunniato per i suoi trascorsi. Ma di fatto lui e Raffaele Buonanno continuavano a gestire il business del clan dei casalesi, mentre Giuseppe Palma collezionava dati su dati, informative su informative, confidenze su confidenze. Un lavoro che ha permesso poi alla Guardia di finanzia di continuare e completare l'inchiesta che ha portato agli arresti di ieri e allo scoperchiamento della pentola delle infiltrazioni mafiose nel Veneto, delle connivenze e delle collusioni.

La genialità di Donadio è stata proprio quella di agganciarsi fin da subito alla politica e alle forze dell'ordine. Così era riuscito per anni a farla franca, continuando a frequentare malavitosi come Mimmo Celardo, il camorrista di San Donà di Piave che per primo negli anni '80 aveva scoperto le enormi potenzialità del Veneto Orientale. Celardo aveva aperto la strada all'insediamento della camorra stilando un patto di ferro con Silvano Maritan, allora a capo del Ve-

neto Orientale per conto di Felice Maniero. Poi era arrivato Luciano Donadio, il quale nel giro di una decina d'anni aveva messo in piedi un impero. Sono sette le società in cui figura ufficialmente e non è azzardato pensare che ce ne siano altrettante intestate a prestanome. Cinque ditte hanno sede a Casal di Principe – anche se lavorano solo nella zona di Eraclea - e una nel padovano. Anche la società di suo figlio, la Principe srl che gestisce il punto scommesse Snai in piazza a Eraclea ha la sede a Casal di Principe, a testimoniare un legame con i casalesi che non si è mai interrotto. Del resto nella retata di ieri è finito non solo Luciano Donadio, ma anche i due figli, Adriano e Claudio, segno evidente che non si può più parlare di infiltrazioni mafiose, ma di vero e proprio radicamento delle mafie nel Veneto. Radicamento che è arrivato alla seconda generazione e che era fatto di elezioni truccate, ma anche di elargizioni alle squadre di calcio e alle feste patronali.

In realtà Luciano Donadio ormai nel Veneto Orientale era una vera potenza, anche economica, che andava da Eraclea a Jesolo passando per Caorle e san Donà. Contemporaneamente, con Raffaele Buonanno teneva contatti costanti con la Campania sicchè, grazie a Donadio, la casa madre di Casal di Principe considerava il Veneto Orientale come una succursale del clan.

Maurizio Dianese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra, Luciano e il figlio Adriano Donadio



Porto Venezia, treno diretto con la Germania

LOGISTICA

MESTRE Il Porto di Venezia si candida al ruolo di "hub" per i container che dal Medio ed Estremo Oriente sono diretti al cuore dell'Europa. È stato presentato ieri il collegamento ferroviario che dalla metà di marzo porterà le merci sbarcate al terminal container di Fusina fino a Duisburg, in Germania, per poi proseguire verso altre destinazioni del Nord Europa. Partner dell'operazione Grimaldi, che fornirà 12 navi portacontainer ad alimentazione ibrida, l'austriaca Rail Cargo (gruppo Obb) e la piattaforma logistica Samskip. Si partirà con tre collegamenti settimana-

nali che trasporteranno un carico di 1.400 tonnellate lorde in 29 ore da Venezia alla Renania Westfalia, ma l'obiettivo è di aumentare la frequenza, sul modello di quanto realizzato a Trieste, dove i collegamenti settimanali con la Germania sono 53. A favorire l'accordo fra i soggetti che realizzeranno il servizio sono i dati di crescita del terminal container di Fusina che in tre anni, come ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico, Pino Musolino, sono cresciuti in doppia cifra. Importanti anche le ricadute ambientali, con un taglio di almeno 5.000 Tir all'anno lungo le autostrade. (a.fra.)



Ponte Molin, i tempi si allungano

**GIOVANNI GIUSTO:
«HANNO RITIRATO
LA DELIBERA
PER NON FARCI
ESPRIMERE. SCELTA
A SCATOLA CHIUSA»**

ACCESSIBILITÀ

VENEZIA Il progetto del nuovo ponte Molin non tornerà all'esame dei consiglieri comunali, visto che l'opera è dell'Autorità portuale e ha già ottenuto il via libera di una conferenza di servizi decisoria. Quel che manca al progetto del Porto per essere cantierato, alla fine, è una variante urbanistica perché la rampa del nuovo ponte accessibile a tutti occupa una porzione di canale di competenza comunale. Per questo gli Uffici dell'Urbanistica, che l'altro giorno hanno chiesto la restituzione della delibera comprensiva di progetto alla commissione consiliare, prepareranno un nuovo testo con la sola variante. La soluzione partorita dall'amministrazione, alla fine, sembra essere proprio questa. E se dopo le perplessità iniziali, alla fine, molti consiglieri erano pronti a votare il progetto, questo nuovo cambio di scena, che potrebbe allungare un po' i tempi, ha spiazzato molti. «Mi sembra tanto una soluzione fatta ad arte per evitare che i consiglieri comunali si esprimano sul progetto. Non mi piace! - commenta il leghista Giovanni Giusto - Voglio ribadire che siamo tutti a favore di interventi che aumentino l'ac-

cessibilità, quello che contesto è il modo con cui si è arrivati a questa soluzione, senza condivisione, a scatola chiusa. Questo progetto, con il suo getto di cemento a sostegno di una rampa disegnata come una "rotonda sul mare", non mi sembra compatibile con la città. Bisognava dedicare un po' più di tempo anche per il recupero delle tecniche costruttive tipiche dei ponti veneziani, che si sono dimostrate più resistenti del cemento armato. Soprattutto poteva essere l'occasione di organizzare un concorso di idee. Sono convinto che sarebbero usciti dei progetti più compatibili con la città».

In queste settimane, tanti si sono espressi sul ponte Molin. Ci sono state le critiche della Municipalità, di alcuni professionisti, ma anche le prese di posizioni di tante associazioni che rappresentano persone con disabilità e chiedono di non perdere questa occasione. Dal Comitato accessibilità, alle associazioni Uno, nessuno, centomila, Venezia Libera, Venice in the Word, Mostralido e Leone d'oro.

Ora, con questo cambio di strategia da parte dell'amministrazione comunale, i tempi rischiano di allungarsi. Il Porto ha già stanziato il milione e 200mila euro necessari all'intervento, ma i lavori porteranno via sei mesi. Per arrivare alla scadenza della maratona, quando un passaggio con una qualche rampa servirà, i tempi per l'approvazione della variante sono davvero stretti.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il boom edilizio che ha attirato il clan casalese

L'AMMINISTRAZIONE HA VARATO UN PIANO DI INTERVENTI UN PARCO TURISTICO CON VILLAGGIO A VALLE OSSI LO SVILUPPO

ERACLEA La perla verde dell'Adriatico. Così è conosciuta la spiaggia di Eraclea Mare, un lembo di arenile sospeso tra la laguna del Mort e la pineta. Una località frequentata soprattutto da famiglie e che ha conosciuto un grande sviluppo negli anni '90 con la nascita di residence turistici e centinaia di appartamenti turistici.

Ed in questo boom edilizio che il clan dei casalesi potrebbe aver concentrato l'attenzione dei propri affari. E sempre qui l'amministrazione guidata dal sindaco Mirco Mestre puntava ad investire per rilanciare il territorio. Ovviamente con interventi il cui collegamento agli ultimi fatti rimane tutto da dimostrare. Solo pochi giorni era stato presentato il Piano attuativo di "piazza Livenzuola e comparto Lecci" che porterà anche alla realizzazione di una torre di undici piani al centro della località. Il Piano, preceduto da un accordo tra il Comune e la società investitrice, ha rivalutato i benefici pubblici e le condizioni economiche stabilite nel primo accordo con la pre-

cedente amministrazione. Annullata la precedente variante, con il nuovo accordo verrà realizzata una nuova piazza che sorgerà in un'area inizialmente privata e ora diventata a uso pubblico che sarà il nuovo punto di riferimento di via Dancalia con il prolungamento di centro metri della via commerciale nei quali sorgeranno nuovi negozi e attività. L'opera che verrà realizzata si estende per una superficie di 2.500 metri quadrati, prevedendo anche la costruzione di un parcheggio interrato con oltre 100 posti auto. Dal punto di vista edilizio è appunto prevista la realizzazione di una torre di 11 piani con una superficie commerciale al piano terra e residenziale in quelli superiori. Ancora più imponente l'investimento previsto a Valle Ossi, a ridosso della laguna del Mort.

Accantonato il progetto legato alla realizzazione di una mega darsena da mille posti barca con abitazioni, il nuovo intervento prevede la realizzazione di parco turistico rurale per un investimento da 100 milioni di euro, con la prospettiva di 14 mila presenze giornaliere su 250 ettari di parco e villaggio. L'ultima variante al piano urbanistico punta a realizzare un villaggio turistico con grandi piazzole di sosta, fino a 200 metri quadrati, piscine, di cui una coperta per l'inverno, su 9 ettari, intrecci di piste ciclabili, aree ricreative e nuovi percorsi di accesso alla città di Eraclea Mare. (g.bab.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ABITAZIONE DEL BOSS
Forze dell'ordine ieri mattina a casa di Luciano Donadio



L'OPERAZIONE Dopo aver sprecato il bonus delle spartizioni anni 80-90, oggi i colossi sono schiacciati dai debiti. La Cassa punta a far nascere un unico gruppo, ma le vecchie famiglie devono farsi da parte. Lo scontro con Salini

Costruzioni

Troppo piccoli per resistere Cdp vuole la fusione dei Big

TRENT'ANNI DOPO

L'Alta velocità ferroviaria ha evitato il collasso, ma ora le società in difficoltà non raggiungono i ricavi della francese Vinci

Chi trema

Banche esposte per miliardi di euro. Molti bond sono finiti a piccoli risparmiatori

S

» CARLO DI FOGGIA

embra un film già visto, solo che stavolta una soluzione

definitiva va trovata e la politica è più debole che mai. A trent'anni dal tramonto dell'Italstat, per la seconda volta l'Italia è alle prese con il disastro dei colossi delle costruzioni. Nell'ultima operazione "disistema" - che ha come perno la pubblica Cassa Depositi e Prestiti e il solito campione nazionale - vengono al pettine i nodi di un capitalismo senza capitali, con famiglie imprenditoriali litigiose e logiche aziendali obsolete, ormai al tramonto.

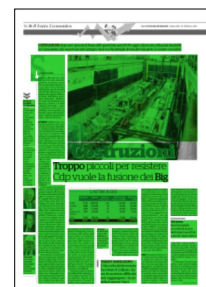
LA PARTE visibile è nota. I colossi del mattone sono in gi-

nocchio. Il numero due italiano, Astaldi (3 miliardi di fatturato), ha chiesto il concordato preventivo; Condotte (496 milioni) è in amministrazione straordinaria; Trevi (855 milioni) è alle prese con una difficile ristrutturazione; Grandi Lavori Fincosit (201 milioni) è in concordato; Tecnis (300 milioni) è commissariata; e il gruppo cooperativo Cmc Ravenna (1,1 miliardi) ha chiesto il concordato preventivo. In ballo ci sono commesse per 37 miliardi, 28 mila dipendenti e un fatturato di 6,5 miliardi, a fronte di debiti lordi, tra banche e obbligazioni, di 7 miliardi.

Come sempre, nei disastri italiani, nessuno degli attori spiega le ragioni della disfatta. Il settore non è mai uscito dalle logiche spartitorie degli anni 80, quando all'Iri sedeva Romano Prodi e sotto di lui c'era l'Italstat di Ettore Bernabei, vero ministro dei Lavori pubblici. Funzionava così: lo Stato affidava i lavori all'Italstat, che poi li subappaltava a colossi pubblici (Italstrade, Condot-

te) e privati (Lodigiani, Girola, Cogefar etc.) riuniti in consorzi per non pestarsi i piedi. Uno schema illuminato dalle inchieste giudiziarie. Il braccio destro di Bernabei, Mario Zamoraniracconterà al pm veneziano Carlo Nordio che indagava sugli appalti del consorzio Venezia Nuova del Mose, che le quote erano precise: 20% dei lavori alle aziende Iri, 60% a quelle private, 20% alle coop rosse. La spartizione era studiata per prevenire l'opposizione alle grandi opere.

Dopo 30 anni, il sistema è lo stesso e le quote pure. Quando all'inizio degli anni 90 le inchieste di Mani Pulite travolgono i signori delle costruzioni, il mercato dei grandi appalti crolla. Lodigiani, Girola e la Impresit-Cogefar della Fiat danno vita a Impregilo (Condotte sarà privatizzata nel '97). Per evitare il collasso la politica escogita l'ennesima soluzione ecumenica, lo stesso meccanismo di spartizione a monte tra le imprese (con retrocessione alla politica degli extra-costi) si trasferisce sull'Alta velocità. Nel '91 il gran capo delle ferrovie Lorenzo Necci lo codifica nei consorzi ferroviari: i Cepav, gli Iricav, i Cavet si dividono le tratte. Dentro ci sono tutti con



le solite quote. Necci promise che il 60% dei costi sarebbe stato dei privati. Nel '94 erano già lievitati del 30%. Ivan Cicconi la definì nel *Libro nero dell'Alta velocità* "la grande abbuffata". Lo Stato si accollerà costi per 90 miliardi.

Trent'anni dopo si torna alla casella iniziale. I grandi contractor hanno sprecato il bonus dell'Alta velocità senza modernizzarsi. Nessuno di quelli in crisi compare tra i top 25 costruttori europei (dati Guamari). Insieme non fanno il 20% del fatturato della sola francese Vinci. Lavorano con commesse spesso in perdita e grandi debiti con le banche che li tengono in vita. A marzo 2018 Astaldi aveva debiti lordi per 2,3 miliardi, 1,6 netti, a fronte di ricavi per 3 miliardi.

Il margine industriale viene risucchiato dagli oneri finanziari. Schiacciati da 6,5 miliardi di debiti lordi (2,7 netti), i gruppi in crisi lavorano con un patrimonio netto di soli 1,7 miliardi. I ritardi nei pagamenti della Pubblica amministrazione

hanno pesato nel disastro, ma nei bilanci spesso vengono indicati come causa anche i contenziosi lievitati per le varianti (i "lavori aggiuntivi non contrattualizzati"), rese più difficili dal nuovo Codice degli appalti. Così i gruppi si sono buttati all'estero (che vale in media il 58% dei ricavi), spesso in Paesi "difficili", senza avere l'organizzazione manageriale necessaria. Il risultato è un bagno di sangue che minaccia le banche creditrici (da Unicredit a Intesa, da Bpm a Bnl). C'è poi il nodo obbligazioni. Astaldi, per dire, ne ha per 800 milioni (scadenza 2020), un terzo finite a piccoli risparmiatori. Cmc per 500 milioni.

OGGI i protagonisti del mercato vedono un'unica soluzione: la fusione dei colossi in crisi con iniezioni di denaro pubblico. Servono una regia e un aggregatore. La prima è in mano alla Cassa depositi e prestiti guidata da Fabrizio Palermo, al secondo ruolo punta Salini-Impregilo. Il gruppo guida-

to da Pietro Salini, primo costruttore italiano, è il meno malato, nonostante un debito netto finanziario di 1,1 miliardi. Nei giorni scorsi ha presentato una proposta per salvare Astaldi che lo porterà ad avere il 65% del gruppo, con il 28% che finirebbe alle banche dopo la conversione di parte dei crediti e la famiglia Astaldi diluita al 6,5%. Salini pretende anche l'ingresso di Cdp. Palermo, però, si muoverà solo in un'operazione di sistema che coinvolga tutti i colossi malati, a partire da Condotte. Cdp punta a creare una *public company* con una gestione manageriale moderna senza il fardello delle vecchie famiglie proprietarie, dagli Astaldi ai Bruno (Condotte).

Al momento l'ostacolo più grande è però proprio Salini, che non ne vuol sapere di farsi da parte dopo aver fatto il federatore. Dall'esito dello scontro dipende il futuro di un pezzo enorme dell'economia italiana. Che da 30 anni attende una svolta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano EVITARE IL COLLASSO

Sono 5 i colossi delle costruzioni in crisi: troppi debiti, margini industriali risicati. Cdp sostiene, tramite l'ad Fabrizio Palermo (nominato dal governo gialloverde) di essere pronta

a sostenere un'operazione di sistema che unisca le società in crisi. Come federatore si candida Salini, Impregilo, guidata da Pietro Salini, che ha già presentato un'offerta per Astaldi



Alla guida
Pietro Salini (Impregilo), Paolo Astaldi (Astaldi) e Duccio Astaldi (Condotte)

Ansa/LaPresse

IL MATTONI IN CRISI

	Dipendenti	Fatturato	Commesse (in miliardi di euro)	Debiti finanziari (in migliaia di euro) netti	Patrimonio netto
Astaldi	11.510	3.060.733	24,3	1.267.049	549.442
Condotte*	3.000	1.314.970	6,0	496.753	219.395
Cmc	6.900	1.118.862	4,5	669.900	452.593
Grandi Lavori Fincosit	1.079	201.670	2,2	167.581	14.153
Trevi*	5.783	855.266	0,5	117.023	491.444
Totale	28.272	6.551.501	37,5	2.718.306	1.727.027

* Dati 2016

In numeri
Il cantiere della metro M4 di Milano (ci lavora Astaldi) e i dati sui bilanci elaborati da Guamari LaPresse



Il Gervasutta raddoppia in aprile il nuovo cantiere

Appaltati a un'impresa della provincia di Bari lavori per 7,7 milioni di euro
La nuova palazzina ospiterà una serie di palestre per la riabilitazione e ambulatori

Alessandra Ceschia

Due anni e mezzo di cantiere, quasi 8 milioni di euro di lavori al netto dell'Iva: il futuro dell'Istituto di medicina fisica e riabilitazione Gervasutta dipende da queste cifre che delineano la vasta opera di ristrutturazione al via in primavera.

È dei giorni scorsi il decreto con il quale il commissario straordinario dell'Azienda sanitaria universitaria integrata di Udine Giuseppe Tonutti ha disposto l'aggiudicazione definitiva dell'appalto per l'affidamento dei lavori di ristrutturazione ai fini della realizzazione di una struttura di terzo livello per la riabilitazione. Un appalto che vale oltre 7,7 milioni di euro al netto dell'Iva. Ad aggiudicarselo è stata la Manelli impresa Srl di Monopoli in provincia di Bari, che ha presentato un'offerta con un ribasso del 23% sul prezzo a base d'asta di 9,9 milioni di euro.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica suddiviso in quattro piani, articolati su un migliaio di metri quadrati ciascuno. Il livello zero, che sarà

realizzato su un piano sbancato, ma illuminato da una teoria di finestre, ospiterà il servizio di terapia occupazionale, cinque ambulatori e sarà corredato da spazi per l'accoglienza, l'attesa, i servizi igienici riservati al personale e agli ospiti, alcuni depositi e due sale riunioni. Al piano superiore sarà invece ricavata la Pneumologia riabilitativa, con una dozzina di ambulatori, una palestra, servizi, vani tecnici, locali riservati alla segreteria oltre agli spazi per l'attesa. Il secondo livello sarà destinato all'unità di riabilitazione delle turbe neuropsicologiche acquisite, ma vi troverà spazio anche la palestra riabilitativa dell'Unità gravi cerebrolesi con sei sale dedicate ai trattamenti logopedici, sette ambulatori e un grande ambulatorio test, oltre agli spazi di appoggio. A completare i servizi ci saranno due grandi palestre per la riabilitazione generale e l'unità spinale, un ulteriore piano sarà dedicato ai vani tecnici.

«Il decreto appena pubblicato ha sancito l'aggiudicazione efficace – spiega l'ingegner Elena Moro, direttore dei Servizi tecnici Asuiud – chiuse tutte le fasi propedeutiche, confidiamo di iniziare i lavori entro la primavera. Orientativamente, il cantiere dovrebbe essere aperto ad aprile. Poi, stando al cronoprogramma, l'azienda avrà 720 giorni utili per realizzare i lavori, ma ne serviranno altri 180 per portare a termine le operazioni di collaudo. La nuova palazzina troverà posto all'interno di un'area verde che si trova fra lo stabile originario del Gervasutta e il più recente corpo di fabbrica destinato alle degenze, cui sarà strutturalmente collegato».

La nuova costruzione permetterà di potenziare l'Istituto dotandolo di nuovi e più adeguati spazi per ambulatori e palestre riabilitative, ma garantirà anche una razionalizzazione degli spazi. «Il complesso comprende una serie di costruzioni piuttosto datate – osserva Moro – per questo, anche alla luce del recente accreditamento, si impone una riqualificazione complessiva. Procedendo con l'attenta regia della direzione sanitaria, sarà avviata una riorganizzazione degli spazi che porterà alla modifica dell'assetto interno per garantire una migliore economia gestionale complessiva».

Il Gervasutta raddoppia in aprile il nuovo cantiere



IL CANTIERE

Con il primo lotto è stata completata l'area degenze

Si tratta del secondo lotto di lavori destinati al potenziamento del Gervasutta. Il primo, avviato nel 2009 e completato nel 2015, ha permesso di creare spazi adeguati per le degenze riabilitative articolate su tre piani nella palazzina dove, temporaneamente, ha trovato collocazione anche l'hospice. La sezione di degenza indirizza la propria attività alla riabilitazione e al recupero funzionale di utenti con patologie complesse, fra loro i pazienti politraumatizzati, quelli affetti da patologie cerebro-vascolari, reduci da un intervento neurochirurgico, o affetti da grave cerebrolesione acquisita. La sezione ambulatoriale è incentrata su un'attività riabilitativa orientata alle patologie urgenti, in prevalenza di origine posttraumatica.



Qui sopra il rendering che riproduce la nuova palazzina destinata ad ospitare le palestre e gli ambulatori, un nuovo corpo di fabbrica che sarà collegato al fabbricato già esistente. Sulla destra le immagini che ritraggono l'area sulla quale sarà avviato il cantiere a partire da aprile e, sotto, l'attuale ingresso per i pazienti all'Istituto di medicina e riabilitazione fisica del Gervasutta (FOTO PETRUSSI)

L'INCONTRO DA TONINELLI

Il futuro delle navi a Malamocco, Lido o Chioggia

Malamocco, Lido, Chioggia: sono le tre ipotesi per il futuro delle grandi navi fuori dalla laguna di Venezia. È il risultato dell'incontro di ieri a Roma, presenti il ministro Toninelli, il sindaco Brugnaro e il governatore Zaia. Nell'attesa, resta l'ipotesi dello scavo Vittorio Emanuele. **VITUCCI / APAG. 26**



Lido, Malamocco e Chioggia ipotesi per le grandi navi fuori dalla laguna

La soluzione del ministro Toninelli. Studi entro 90 giorni Brugnaro e Regione: «Ma adesso i carotaggi per lo scavo»

Alberto Vitucci

Grandi navi al Lido, Malamocco o Chioggia. Sono i tre luoghi «fuori dalla laguna» individuati dal ministero delle infrastrutture nella lista dei 14 progetti possibili, e ieri comunicati a Roma al sindaco Luigi Brugnaro e all'assessore regionale Elisa De Berti. Il ministro ha scritto al presidente dell'Autorità portuale veneziana Pino Musolino, chiedendo precisazioni tecniche e studi di fattibilità – entro 90 giorni – sulle tre ipotesi.

Eccola la soluzione annunciata dal ministro Toninelli. Che accoglie così le sollecitazioni della sua base, da sempre contraria a soluzioni per le navi da crociera dentro la laguna. E può annunciare che il governo «è al lavoro per togliere le grandi navi

dal bacino San Marco». «I tre progetti», si legge in una nota inviata dal ministero, «verranno sottoposti a consultazione pubblica per procedere alla decisione finale, sempre in condivisione con i territori e i soggetti interessati e dunque alla realizzazione del progetto». Resta il nodo della «soluzione a breve termine». Per dove passeranno le navi da crociera dirette a Venezia in attesa che sia costruito il nuovo terminal?

«Abbiamo caldeggiato per il breve periodo la soluzione di togliere le navi da San Marco e dal canale della Giudecca», dice il sindaco Brugnaro, «e questo si può fare semplicemente con un po' di carotaggi nel canale Vittorio Emanuele». Significa che per il Comune è sufficiente verificare la qualità dei fanghi sul fondo del canale e poi procedere con gli scavi. Per adatta-

re la via d'acqua al traffico delle navi passeggeri. Per far questo occorrerà anche adattare il canale Malamocco-Marghera e realizzare un bacino di evoluzione, scavando milioni di metri cubi di fanghi. «È stato un incontro positivo, abbiamo riscontrato un grande spirito di collaborazione», commenta Brugnaro al termine del vertice romano. Anche se forse si aspettava qualcosa di più esplicito sull'«operatività» della soluzione Vittorio Emanuele, che le compagnie so-



no pronte a finanziare.

Ma per il ministro la situazione è delicata. Stretto fra la sua base che le grandi navi non le vuole, e l'alleato della Lega, che già aveva benedetto qualche mese fa la soluzione Marghera. Con tanto di visita e sopralluogo nelle aree del sottosegretario Rixi. Di Marghera per adesso non si parla più. «E non se ne parlerà almeno fino alle lezioni europee di fine maggio», assicurano gli addetti ai lavori. Adesso si va avanti con i progetti. Il terminal galleggianti al Lido, il cantiere del Mose a Santa Maria del Mare (bocca di Malamocco), Chioggia. Per quest'ultimo occorrerà almeno un miliardo di investimenti per i collegamenti.

«Incontro positivo» anche per la Regione. «Abbiamo condiviso la necessità di togliere le navi da San Marco», dice l'assessore De Berti, «il ministro darà incarico di procedere con degli approfondimenti tecnico-ambientali su tre soluzioni progettuali, con la progettazione di studi di fattibilità tecnico-economica al fine di condividere la scelta migliore». «In attesa di questi approfondimenti abbiamo richiesto al ministro di procedere con i carotaggi sul canale Vittorio Emanuele». Si intravede forse una soluzione. Ma il momento di aprire i cantieri sembra ancora lontano.

Nel frattempo le navi continueranno a passare davanti a San Marco, almeno per tutto il 2019. Dal naufragio della Costa Concordia – e dal decreto Clini Passera – sono passati già sette anni. L'Unesco e il mondo aspettano. —



SAN MARCO

Proteste contro i condomini del mare

In alto, manifestazione contro le grandi navi in canale della Giudecca. A sinistra, l'incontro a Ca' Farsetti tra Brugnaro e Toninelli il 5 novembre. Sotto, un celebre scatto di Berengo Gardin.



LE REAZIONI

Comitati contro lo scavo «Sindaco e governatore non possono insistere»

«Tenere le navi dentro la laguna e scavare nuovi canali sarebbe una scelta disastrosa». Non si stancano di ripeterlo i comitati «No grandi Navi» e Ambiente Venezia dopo il vertice di ieri a Roma sul tema delle alternative a San Marco.

Bene la proposta del ministro di «progetti fuori dalla laguna», dicono. Ma l'idea di ampliare intanto il canale Vittorio Emanuele per fare arrivare le navi in Marittima senza passare da San Marco non piace. «Ci vuole la Valutazione di Impatto ambientale», dicono.

Andreina Zitelli, già componente della commissione Via, invita al «rispetto della legge», ipotizzando «abusi di potere». «Sindaco e presidente della Regione non sono i rappresentanti degli interessi privati delle compagnie e di Vtp», dice, «prima o poi tutti dovranno accettare che esiste un unico vero pro-

getto, sviluppato secondo le norme e approvato secondo le norme». Il Duferco-De Piccoli con il terminal al Lido, per i comitati. Che su questo punto non sono compatti. Per Italia Nostra si deve andare fuori anche dalla bocca di Lido. E le navi incompatibili non devono arrivare. Sul tavolo delle alternative chieste dal ministero ci sono anche i progetti per il terminal removibile al Lido (con strutture galleggianti) di Boato-Vittadini-Giacomini. E le banchine a Chioggia, l'ipotesi a Santa Maria del Mare. Infine, Marghera. Un progetto non è mai stato presentato e approvato. Ma nel novembre 2017 con un Comitato convocato dall'allora ministro Graziano Delrio era stato raggiunto l'accordo con l'Autorità portuale, il Comune, la Regione. Ipotesi sostenuta dalla Lega. Ma ora accantonata per l'opposizione dei Cinquestelle. —

A.V.



Andreina Zitelli



DIBATTITO IN COMMISSIONE

La piastra di Brugnaro e quattro alberghi per la nuova stazione

De Martin: «Speculazione? No il collegamento sarà spazio urbano da vivere, con un nuovo ingresso ai binari del treno»

Mitia Chiarin

L'accordo siglato dal sindaco con il gruppo Ferrovie, prima di Natale, per la nuova stazione di Mestre, apre la strada a quattro alberghi, due su viale Stazione e due su via Ulloa ma la piastra, tanto cara a Brugnaro, non sarà l'ennesimo centro commerciale sopraelevato bensì un nuovo spazio urbano, una passeggiata tra Mestre e Marghera dove inserire piccole attività, anche artigianali e di servizio.

Lo hanno detto ieri l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin e il direttore Danilo Gerotto in commissione Urbanistica, aprendo la discussione sul mandato dei consiglieri al primo cittadino per ratificare l'intesa. La piastra, spiega De Martin, sarà collegata all'intervento edilizio di via Ulloa, presentato dalla Salini su progetto dello studio londinese Grimshaw.

Uno degli obiettivi è «sviluppare la stazione sul lato di Marghera», dice De Martin, e «togliere traffico dal fronte di Mestre con la piastra che si allaccia a via Piave». Dalla bretella

della Carbonifera, le auto potranno o proseguire verso Venezia o fermarsi nella nuova lottizzazione Salini, senza ingresso a Marghera. Meno commerciale (da 13.500 a 6 mila) e più direzionale con una torre con tetti verdi. A fianco un parco di 3 ettari. I privati si impegnano anche a riqualificare la Città Giardino fino a via Padre Gelain e sistemare l'accesso a via Fratelli Bandiera. I dubbi delle opposizioni restano, la discussione continua in commissione.

Sul fronte di Mestre l'ex Poste di Michael Kluge diventerà un ostello. A fianco la torre gemella, altro albergo, di Sistemi Urbani (società Fs) andrà all'asta. Per entrambe sono previsti 14 mila metri quadri (il precedente accordo consentiva a Sistemi Urbani fino a 23 mila mq, ricorda Gerotto) e altezza massima di 100 metri.

Quelle a Marghera supereranno di poco gli 80 metri della torre Hybrid, per segnalare il nuovo, moderno, ingresso alla stazione: rimane l'accesso ai binari dall'attuale tunnel e a due passi sorgerà la nuova questura di Marghera.

Chi invece vuole andare e ve-

nire a piedi tra Mestre e Marghera salirà sulla piastra, a nove metri di altezza. La progettazione, e la ricerca di finanziamenti, è a carico di Ferrovie.

E si scopre che il gruppo Fs, potrebbe cedere al Comune, come standard, anche il park di via Trento, costruito di recente e poco usato. Utile per la sosta veloce di chi deve portare qualcuno in stazione. Altro obiettivo: potenziare i trasporti. E De Martin insiste: il binario uno della stazione va riservato ai collegamenti, veloci, tra Mestre e Venezia. «La viabilità lato Mestre oggi è caricata eccessivamente, con pedoni in difficoltà», dice. Idee che, sulla carta, non paiono tanto diverse da quelle di Urbanistica Democratica che bolla il piano come speculazione. In via Trento, nell'ex scalo merci, si allarga il parco Piraghetto. Ferrovie a fianco costruirà alloggi, e medie strutture di vendita, per 21.500 metri quadri. Seimila metri quadri sono di nuova residenza per il Comune. Qui, dice Gerotto, potrebbero avere nuova casa i cittadini della Gazzera, stretti tra i passaggi a livello. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Nel disegno le aree del piano stazione, sopra la piastra del Comune

NEL PADOVANO

Coinvolti due impresari attivi nell'edilizia

GALZIGNANO TERME. Un fulmine a ciel sereno la notizia che due imprenditori di Galzignano Terme siano finiti in manette nell'ambito di un'indagine della camorra infiltrata in Veneto. I due coinvolti sono Giorgio Minelle, 60 anni, residente in via Madonetta 32, una vita passata a vendere mattonelle e arredi e Vittorio Orietti, 69 anni, pure lui residente a Galzignano in via Regazzoni 36, impresario edile.

La prima contestazione che ha spalancato loro le porte del carcere è estorsione e rapina. In concorso, anche come istigatori e mandanti si sono qualificati come appartenenti al clan Casalese, operante ad Eraclea, paventando possibili ritorsioni gravissime, da parte loro o di altri sodali, costringendoli l'imprenditore D.C. a dare 100 mi-

la euro a Orietti. Il tutto come corrispettivo di inesistenti obblighi sorti in relazione ad un contratto di sub appalto tra i due.

Il giudice parla di «Reiterate minacce, accompagnate da espliciti riferimenti alle gravi conseguenze che sarebbero derivate dal sodalizio mafioso che supportava le pretese dell'Orietti. Nella riscossione del denaro sono state coinvolte altre persone, poi remunerate da Orietti. Fatti commessi in provincia di Venezia dopo il 5 agosto 2015.

A Minelle viene poi contestata, assieme ad altre 6 persone la bancarotta fraudolenta patrimoniale e documentale della General Pavimenti srl, in insolvenza dal 2009 ed avente attualmente sede a Casal di Principe (Caserta) che ha per oggetto la costruzione e manutenzione di immobili. —



IL PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO

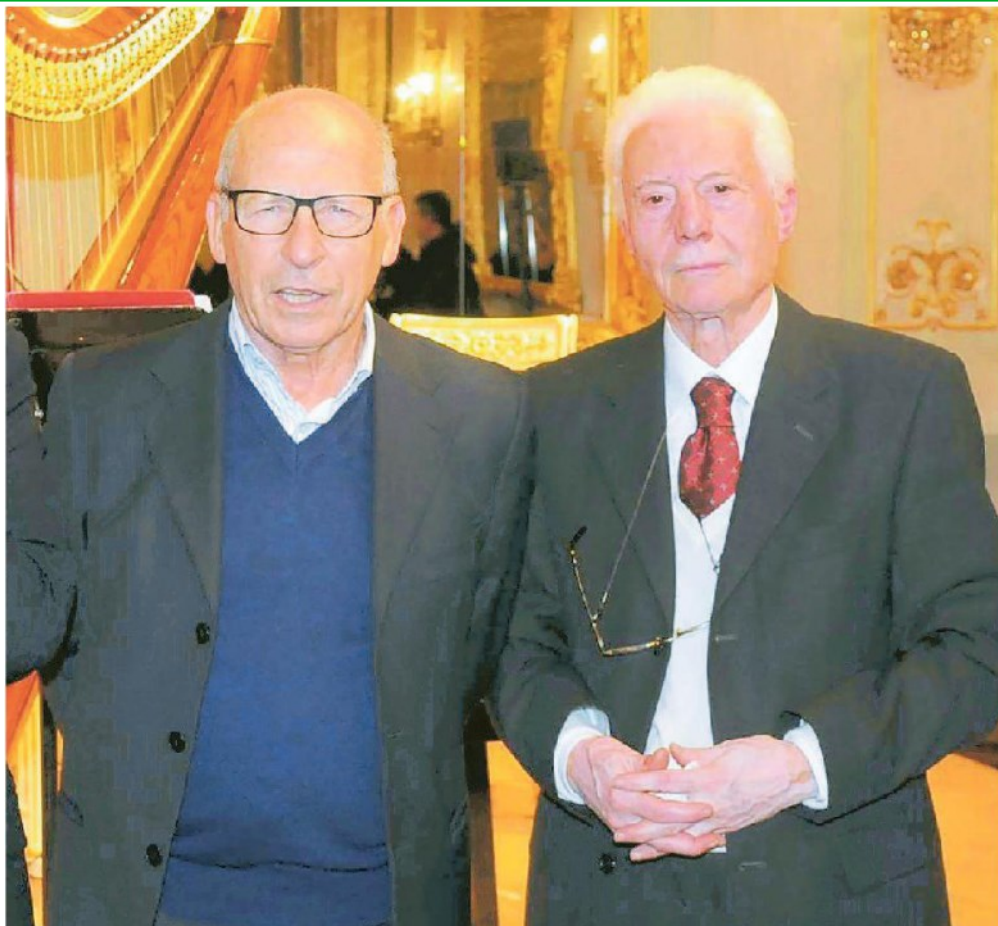
«Dall'agricoltura all'edilizia il pericolo dove c'è business»

Mario Pozza: Bisogna saper leggere i bilanci delle società per dedurre a quali attività è riferibile il fatturato e per scovare le società fittizie
 TREVISO. «Il nostro è un territorio appetibile per le infiltrazioni mafiose: la criminalità va dove c'è business ed economia viva». Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio, ha le orecchie tese da anni sui rischi: «Il tema è attenzionato, in gergo militare, non a caso nella nostra Casa delle Imprese trevigiane abbiamo da poco ospitato una tavola rotonda sulle agromafie». Pozza non vede limiti ai settori che le mafie potrebbero insidiare: «Dall'edilizia all'agricoltura, il rischio cresce dove c'è più giro d'affari». E per riconoscere gli indizi della criminalità servono accurate indagini che richiedono competenze, come quelle

nel saper leggere i bilanci individuandone le anomalie. «Bisogna saper leggere la documentazione delle società, per dedurre a quali attività è concretamente riferibile il fatturato, per scovare le società fittizie», dice Pozza. «Il problema è che per poter fare grosse operazioni queste società rischiano di apparire formalmente in ordine. Ma abbiamo gli strumenti per andare a fondo». Pozza, di fronte ai nuovi fenomeni, ricorda quello dei magazzini di abbigliamento a Monastier: «Purtroppo non stupiscono gli esiti delle indagini, per combattere le mafie dobbiamo continuare a lavorare in sinergia tra istituzioni, e sul territorio, diffondendo la cultura della legalità è la nostra mission. Non a caso abbiamo avuto ospite l'ex presidente della commissione

parlamentare antimafia Rosi Bindi e promuoviamo dibattiti a partire dalle scuole, a livello regionale, con Unioncamere». Pozza definisce i casi emersi «la punta di un iceberg che rischia di restare sommerso se non si continua a lavorare, come si sta facendo, per la legalità. La rete istituzionale ha tutti gli strumenti per presidiare il territorio, anche se servirebbero risorse aggiuntive, anche in termini di uomini, numericamente insufficienti sia nei tribunali sia tra le forze dell'ordine, per condurre operazioni di monitoraggio che hanno alti costi e richiedono energie». Le stesse aziende sono invitate dalla Camera di Commercio a «vigilare sul territorio. Lavorare in squadra è il miglior vaccino, bisogna rafforzare le inchieste, augurandoci che il fenomeno mafioso non risulti radicato». **M.C.P.**





IL PROFESSORE

Una vita di studi su "Cosa nostra"

Enzo Guidotto, con Salvatore Borsellino, e, sopra, Mario Pozza, presidente della Camera di commercio di Treviso e Belluno. Enzo Guidotto, siciliano, insegnante in pensione, è probabilmente il massimo esperto di studio delle mafie in Veneto.