

Rassegna del 25/02/2019

ANCE VENETO

| | | | | |
|------------|--------------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| 24/02/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 2 Mafie, oltre 600 firme contro l'omertà all'appello rispondono Zaia e il Patriarca - Appello contro omertà e indifferenza con Zaia e il Patriarca firmano in 600 | Dubois Silvia Maria - Piva Renato | 1 |
| 24/02/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 2 Combattiamo le connivenze e denunciemo le intimidazioni | Romani Pierpaolo | 3 |
| 24/02/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 2 Intervista a Renato Natale - Il sindaco di Casal di Principe « Sono venuti da voi perché hanno trovato complicità» | Scolamiero Antonio | 4 |

ASSOCIAZIONI ANCE

| | | | | |
|------------|--------------------|---|------------------|----|
| 23/02/2019 | Gazzettino Belluno | 2 Casa, una nuova legge sul consumo del suolo | ... | 6 |
| 23/02/2019 | Giornale | 7 Toninelli re delle figuracce: 27 cantieri bloccati in Italia | Angeli Francesca | 7 |
| 24/02/2019 | Giornale | 7 Il grido dei gilet azzurri: «Bloccare la Tav è una follia» | Boschi Fabrizio | 8 |
| 23/02/2019 | Milano Finanza | 12 Il futuro è stato bloccato | Satta Antonio | 10 |
| 23/02/2019 | Repubblica | 6 Il Paese delle 600 opere ferme Tav, verso il referendum - Strade, ferrovie, depuratori 36 miliardi di opere bloccate | Rho Roberto | 12 |
| 23/02/2019 | Sole 24 Ore | 6 Sblocca lavori Alt al codice appalti, raffica di commissari - Commissari e stop codice appalti Sblocca cantieri da 150 miliardi | Santilli Giorgio | 14 |

SCENARIO

| | | | | |
|------------|--|--|------------------------|----|
| 23/02/2019 | Adige | 16 A22: «Ultimo sforzo per il traguardo» | Do.S. | 16 |
| 24/02/2019 | Arena | 11 «Fondi ai corridoi europei Così più merci su rotaia» | E.G. | 18 |
| 23/02/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 4 Camorra, il boss non parla il sindaco nega ogni accordo - Camorra veneta, il sindaco nega accordi con il boss | Zorzi Alberto | 19 |
| 23/02/2019 | Gazzettino | 5 Tav, il Piemonte vuole votare Zaia: «È un'opera strategica» - Il Piemonte: voto per la Tav Zaia: «È un'opera strategica» | Pederiva Angela | 20 |
| 23/02/2019 | Gazzettino | 15 Fincantieri, Veneto con Bono: «È assurdo cambiare l'Ad» | Trevisan Elisio | 22 |
| 23/02/2019 | Gazzettino Padova | 19 Ponte sul Brenta, progetto pronto: appello alla Regione | Cecchetto Michelangelo | 24 |
| 24/02/2019 | Gazzettino Venezia | 4 Crociere, Fincantieri raddoppia - Fincantieri, il grande balzo 5mila nuovi posti di lavoro | Trevisan Elisio | 26 |
| 24/02/2019 | Gazzettino Venezia | 10 Ali ci riprova Va in Giunta il nuovo progetto del supermarket | Mayer Lorenzo | 28 |
| 25/02/2019 | Gazzettino Venezia | 7 Economia Zanardo: «Sì alla Zes, ma attenti a non fare "entrare" i cinesi» - Ombre cinesi sulla nuova Zes | Trevisan Elisio | 29 |
| 23/02/2019 | Giornale di Vicenza | 17 «Sulla Tav basta perdite di tempo» | Zorzan Alessia | 31 |
| 23/02/2019 | Giornale di Vicenza | 39 Appalti locali, 360 mila euro in palio | Molinari Veronica | 32 |
| 23/02/2019 | Nuova Venezia | 28 Nuova Stazione e piastra con le torri Marghera dice no | Chiarin Mitia | 34 |
| 23/02/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 15 La Corte dei conti insiste: nuovo allarme corruzione negli enti pubblici veneti | De Rossi Roberta | 35 |
| 23/02/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 17 Intervista a Matteo Zoppas - Appello di Zoppas al premier Conte «L'autonomia sia la priorità» - Zoppas: «Passati 17 mesi dal referendum Appello a Conte, l'autonomia sia priorità» | Possamai Paolo | 37 |
| 23/02/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 19 Gli industriali di Vicenza: meno investimenti, calo al livello del 2015 | ... | 39 |
| 24/02/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 15 Salvini: Tav veneta, avanti - Salvini: la Tav serve al Veneto e sarà fatta | Tosatto Filippo | 40 |
| 24/02/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 15 De Berti: «Alta Velocità vitale per l'economia del Nordest» | Tosatto Filippo | 42 |
| 24/02/2019 | Repubblica | 3 Intervista a Vincenzo Boccia - Boccia: "Aprire subito i cantieri governo ostile agli industriali" - Boccia "Serve un piano shock apriamo i cantieri per ripartire Il governo è ostile all'industria" | Mania Roberto | 43 |
| 25/02/2019 | Repubblica Affari&Finanza | 10 Case, sui prezzi peserà l'effetto baby-boomers - Case, effetto baby-boomers prezzi giù, si salva Milano | Bonafede Adriano | 46 |
| 25/02/2019 | Repubblica Affari&Finanza | 28 Legno, il sistema riciclo vale 1,4 miliardi | Dell'Olio Luigi | 50 |
| 23/02/2019 | Sole 24 Ore | 6 Centrale progetti, scontro Mef-Infrastrutture | Trovati Gianni | 52 |
| 25/02/2019 | Sole 24 Ore .casa | 11 Il progetto della settimana - Antonianum, vivere in una «serra» a Merano | Pierotti Paola | 53 |
| 23/02/2019 | Trentino | 18 Concessione A22, Toninelli riapre | ... | 54 |
| 25/02/2019 | Tribuna-Treviso | 10 La Provincia sblocca 9 milioni Quaranta incroci da sistemare | De Polo Andrea | 55 |

IL NOSTRO MANIFESTO CULTURALE & LE ADESIONI

Mafie, oltre 600 firme contro l'omertà all'appello rispondono Zaia e il Patriarca

VENEZIA Oltre seicento firme all'appello lanciato dal *Corriere del Veneto* contro la mafia e per il contrasto alle infiltrazioni dei clan in regione, drammaticamente venute alla luce con i cinquanta arresti e gli oltre ottanta indagati di Eraclea. Politica, cultura, economia, la chiesa: dal governa-

tore Zaia al patriarca Moraglia fino ai semplici lettori, un segno di forte mobilitazione. Tra i firmatari della petizione c'è Matilde Montinaro, sorella di Antonio, caposcorta di Giovanni Falcone, tra le vittime di Capaci, e Renato Natale, sindaco di Casal di Principe.

a pagina 2

Appello contro omertà e indifferenza con Zaia e il Patriarca firmano in 600

Ci hanno chiamato politici, imprenditori, giornalisti ma anche parenti delle vittime di mafia. Sottoscrivono tra gli altri la figlia del capo scorta di Falcone e l'ex procuratore Borraccetti

Luca Zaia
 Si può dire che una firma conta poco ma non è così. È la storia del #metoo. Il rischio maggiore in questa fase è mettere la polvere sotto il tappeto

Gianfranco Bettin
 Le mafie si muovono sott'acqua, con faccia cordiale: sponsorizzano sagre, associazioni sportive. Sono criminali ma non lo si percepisce

Daniela Sbröllini
 Ho presentato una mozione al Senato per ottenere più attenzione del governo e della commissione Antimafia sulle infiltrazioni in Veneto

La mobilitazione

di **Silvia Maria Dubois** e **Renato Piva**

VENEZIA «Se, come veneti, non abbiamo gli anticorpi, ce li dobbiamo fare, e anche in fretta. Qui, fino a pochi anni fa, si lasciava la chiave sulla porta di casa. Siamo la terra del rispetto, in cui una stretta di mano è un contratto. Per questo non abbiamo mai avuto anticorpi contro questi livelli di criminalità organizzata». Parole di Luca Zaia, quelle con cui il presidente del Veneto ha accompagnato la sottoscrizione dell'appello contro la mafia, la (non) cultura dell'omertà e della cancellazione violenta delle regole lanciato dal *Corriere del Veneto*, nella convinzione che la regione debba reagire, e subito, alle insidie della mala pianta dei clan, rese manifeste dall'inchiesta su Eraclea. «Leggendo le cronache di questi giorni - ragiona Zaia sui 50 arresti e gli 82 indagati sul litorale - emerge la presenza di un'area grigia fuori dall'immaginario di spartorie, regolamento di conti e pestaggi. Qui parliamo di cortesia e colletti bianchi che, pian piano, porta al deragliamento. La crisi, poi, che in Veneto si è tradotta in crisi di liquidità, ha creato un substrato fecondo... Contro la rete criminale dobbiamo creare una rete più forte

di cittadini per bene. Ecco perché firmo con convinzione il manifesto. Si può dire che una firma conta poco ma non è così. È la storia del #metoo, è contrastare il rischio maggiore in questa fase: mettere la polvere sotto il tappeto. Non possiamo e non dobbiamo. Va affrontata ora, con i primi segnali forti da non sottovalutare».

Ieri l'appello, scritto per il *Corriere del Veneto* dal veronese Pierpaolo Romani, coordinatore nazionale di Avviso Pubblico, la rete degli enti locali che si impegnano per promuovere la cultura della legalità, è stato investito da una pioggia di adesioni. Comuni lettori hanno contattato il giornale o sottoscritto via web. Un segnale molto bello, che vorremmo non si arrestasse. Oltre a loro, l'iniziativa ha mobilitato la politica, la cultura, il mondo economico e tante persone impegnate nel sociale, la chiesa e molti colleghi giornalisti. Più di seicento firme, a sera. L'elenco completo è sul nostro sito. Qui citiamo, scusandoci con chi ometteremo, anche il patriarca di Venezia: «Le comunità ecclesiali - ha scritto Francesco Moraglia - sempre più avvertono il dovere di impegnarsi contro l'indifferenza e contro ogni forma di connivenza, anche tacita, nei confronti di ogni fenomeno criminale... Sentiamo che qui è in gioco il bene delle persone e dell'intera

comunità». Ancora, il vescovo di Vicenza, Beniamino Pizzoli; il sottosegretario all'Agricoltura, Franco Manzano; il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e quello di Padova, Sergio Giordani. Ha firmato Monica Andolfatto, giornalista del *Gazzettino*, finita nel mirino dei casalesi di Eraclea per alcuni articoli sul boss, Luciano Donadio. Contro di lei era stato programmato un attentato: spari, non per uccidere o ferire, ma per intimidire.

Altre firme: quella del presidente di Legambiente Veneto, Luigi Lazzaro, di **Giovanni Salimistrari**, presidente di **Ance Veneto** (costruttori edili). Ancora sindaci: quelli di Fiesso d'Artico, Andrea Martellato, e San Donà di Piave, Andrea Cereser; quello di Castelfranco, che è pure presidente della Provincia di Treviso, Stefano Marcon; il direttore della stessa Provincia, Carlo Rapicavoli; Francesca Businarolo, deputata del M5S; il vice presidente del consiglio regionale, il democratico Bruno Pigozzo; l'as-



sessore regionale alla Sicurezza, Cristiano Corazzari; l'assessore alla Trasparenza e all'Anticorruzione del Comune di Verona, Edi Maria Neri. Tra i firmatari ci sono l'ex procuratore di Venezia, Vittorio Borracetti, il rettore dello Iuav, Alberto Ferlenga, la raffinata penna di Romolo Bugaro («Sono assolutamente in questa battaglia», ha detto lo scrittore padovano) e Ruggero Vio, papà di Beatrice «Bebe» Vio...

L'appello ha varcato i confini regionali: tra i sottoscrittori ci sono Luigi De Magistris, sindaco di Napoli; Beppe Giulietti e Raffaele Lorusso, presidente e segretario dell'Fnsi, la federazione italiana della stampa; Paolo Borrometi e Elisa Marincola, presidente e portavoce di Articolo 21, associazione per il libero pensiero; il sociologo Marco Omizzolo, cavaliere della Repubblica per l'impegno contro il caporalato. L'appello ha avuto il sostegno di Matilde Montinaro, sorella di Antonio, caposcorta di Giovanni Falcone, tra le vittime di Capaci, quindi di Renato Natale, sindaco di Casal di Principe, intervistato qui sotto. La senatrice vicentina del Pd, Daniela Sbröllini, che già due giorni fa aveva sottoscritto l'iniziativa, è anda-

ta oltre: «Ho presentato una mozione al Senato, con la firma di tutti i colleghi del gruppo Pd, per ottenere più attenzione del governo e della commissione Antimafia riguardo alle infiltrazioni mafiose nella nostra regione».

C'è ancora spazio per la riflessione. Quella di Gianfranco Bettin, sociologo e presidente della Municipalità di Marghera: «Non si parli di infiltrazioni - avverte - Il radicamento della mafia è compiuto e non da poco: il primo a dirlo fu il generale Dalla Chiesa, che parlava di radicamento negli anni Ottanta». Nove anni fa, da assessore all'Ambiente di Venezia, portò in città l'Osservatorio sulle ecomafie; Bettin sa bene che la mafia, d'acchito, non fa paura: «Fanno affari, si muovono sott'acqua, con la faccia cordiale: sponsorizzano sagre, associazioni sportive, assumono personale nelle attività che insediano, appoggiano politici che diventano alleati. Sono criminali, ma non lo si percepisce».

Si può aderire all'appello utilizzando il sito o la pagina Facebook del *Corriere del Veneto*. La petizione è pubblicata anche su Change.org ma si può anche inviare una mail all'indirizzo web.corriereveneto.it.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aderiscono Da sinistra in alto, in senso orario, Francesco Moraglia, Luca Zaia, Matilde Montinaro e Renato Natale

Il manifesto culturale contro le mafie

Combattiamo le connivenze e denunciando le intimidazioni

Il Veneto e il Nord Est non sono un'isola felice. Le mafie si sono radicate, non semplicemente infiltrate. Lo hanno fatto sfruttando a proprio favore la crisi economica, la sfiducia verso le istituzioni e i partiti, giovandosi anche di un certo consenso sociale presente in alcune fasce della popolazione, della politica, delle libere professioni, dell'economia e della finanza. È questo il dato che segna un passaggio di fase, come attestano le recenti inchieste giudiziarie, ed è questa è la consapevolezza che deve maturare in Veneto a livello politico, economico, sociale e culturale.

Non basta dichiararsi sorpresi e indignati. Serve un impegno straordinario, a partire dalla politica, che si traduca in una maggiore capacità di reazione e di mobilitazione coordinata a livello generale, con un'attenzione particolare alla dimensione educativa e culturale.

Le mafie si possono sconfiggere a condizione che non vi sia un'esclusiva delega alle forze di polizia e alla magistratura. Ognuno deve impegnarsi a fare la propria parte, difendendo i diritti, adempiendo responsabilmente ai propri doveri; rifiutando la cultura del favore e del privilegio, l'omertà e la violenza; evitando di essere indifferenti, superficiali, complici e conniventi; denunciando alle autorità competenti qualsiasi tentativo di minaccia, intimidazione e corruzione; non chiedendo voti, capitali, e «servizi» a mafiosi e corrotti.

Impegniamoci per difendere il nostro territorio, la nostra economia e la nostra democrazia.

Facciamolo per il presente e il futuro nostro e dei nostri figli, per mantenere viva la memoria di tante vittime innocenti di mafia che ricorderemo il 19 e il 21 marzo a Treviso e a Padova, nella Giornata regionale e nazionale a loro dedicata.

Pierpaolo Romani
Coordinatore nazionale di Avviso Pubblico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- 1 Luca Zaia
- 2 Gianfranco Bettin
- 3 Luigi Brugnaro
- 4 Sergio Giordani
- 5 Il presidente veneto dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, Giovanni Salmistrari
- 6 L'ex
- 7 procuratore della Repubblica di Venezia, Vittorio Borraccetti Sotto,
- 8 lo scrittore Romolo Bugaro
- Il vescovo di Vicenza, Beniamino Pizziol



L'intervista

Il sindaco di Casal di Principe

«Sono venuti da voi perché hanno trovato complicità»



Natale
La Mala del Brenta aveva già legami con la camorra nel '70

VENEZIA Sindaco Natale, allora i casalesi...

«Si fermi (*dice con tono cortese, ma perentorio*). Quelli non sono casalesi. Quelli veri siamo noi: gli abitanti onesti e perbene di Casal di Principe».

Ci tiene tanto a questa definizione Renato Natale, vice presidente nazionale di Avviso pubblico (l'associazione di enti locali contro le mafie) ma soprattutto primo cittadino di Casal di Principe, tristemente noto per aver dato l'appellativo ad una delle organizzazioni più pericolose e ramificate sul territorio nazionale. Fa il medico nella vita, Natale. E continua a farlo, con dedizione e passione. Con la stessa passione è sindaco di quel Comune da sempre associato a Gomorra. Ci provò per la prima volta nel 1994 a diventare primo cittadino, e ci riuscì pure. Ma i boss dell'epoca lo fecero cadere. Nel 2014 riesce ad essere eletto. È la data che segna la rinascita della Casale perbene.

Sindaco, e allora chi sono i veri casalesi?

«Gliel'ho detto, le persone perbene che hanno intrapreso un percorso di rinascita e di liberazione».

Il «mostro» è arrivato fino in Veneto, un territorio considerato immune?

«Se è arrivato vuol dire una sola cosa: ha trovato terreno fertile per il suo malaffare e soprattutto persone del luogo che avevano tutto interesse a che questo accadesse. Le mafie vanno dove ci sono i soldi».

E il Veneto è una regione molto sviluppata...

«Esatto. Non per niente è considerato il motore economico della Nazione. E c'è altro».

Cosa?

«Negli anni '70 la mafia del Brenta, composta da soli veneti aveva contatti con la camorra».

Che intende dire?

«Che la presenza della camorra in Veneto è qualcosa di risalente nel tempo. Non viene a galla solo ora. Se si pensa che queste cose non possano accadere in casa propria, si sbaglia, e tanto».

Un fenomeno sottovalutato?

«Penso proprio di sì, purtroppo. Alcuni esponenti politici che oggi ricoprono ruoli nazionali dicevano che non esistevano le organizzazioni criminali sul loro territorio. Una percezione che invece favorisce ancora di più la penetrazione delle cosche».

Altro luogo comune: la presenza sul territorio di boss e camorristi trasferitisti.

«Bisogna evitare di pensare che sia un fenomeno portato da persone non del luogo. Se le mafie trovano terreno fertile vuol dire che hanno trovato complicità locali importanti. Persone che si fanno ammalare dai guadagni facili».

Cosa fare per evitare altre inchieste?

«Costruire degli anticorpi forti partendo dalla formazione, cercando di far capire alle persone che si parte con il piccolo piacere, con la cortesia, con l'affare e poi si arriva alla politica e al malaffare. Dopo non c'è più via di uscita».

Sindaco Natale, che contributo potrebbe dare ai colleghi veneti?

«I veneti però devono fare un'analisi profonda delle realtà in cui vivono, conoscere meglio queste dinamiche aiuta a combatterle e scacciarle. Sono disposto a raccontare la mia esperienza di amministratore locale che ha elaborato una strategia di difesa efficace.

Sono pronto a dire ai colleghi veneti come si fa. Lo ripeto: la sottovalutazione e la negazione del problema alla lunga diventano complicità».

Antonio Scolamiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Campania

Le forze dell'ordine schierate a presidio di Casal di Principe

Casa, una nuova legge sul consumo del suolo

► Tra gli appuntamenti di Ri-costruire questa mattina dalle 10, all'area incontri del Padiglione D di Longarone fiere, c'è il forum dedicato al Piano Casa e alla nuova legge sul consumo del suolo. Ad intervenire l'ingegner Maurizio De Gennaro della Direzione urbanistica della Regione, Federico Pugina, Federazione degli architetti. A seguire l'intervento degli Ordini e Collegi professionali. A concludere i lavori Domenico Limana, vicepresidente di Ance Belluno.

L'appuntamento



Toninelli re delle figuracce: 27 cantieri bloccati in Italia

*Il ministro dice che «non c'è una sola opera congelata»
Ma l'Ance lo smaschera: da Brescia a Leuca tutto fermo*

IL CASO

di **Francesca Angeli**
Roma

«Non c'è una sola opera bloccata in questo paese. C'è soltanto la Tav sospesa». Nessun dubbio da parte del ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, che regala ai cittadini granitiche certezze. Peccato che siano del tutto infondate. Possibile che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti non sappia che ci sono almeno 27 opere bloccate sparse lungo la nostra penisola? Possibile che il responsabile del dicastero che si occupa esattamente di questo rilasci in pubblico affermazioni prive di fondamento? Possibile, certo, se l'assertore dell'ennesima castroneria è l'ineffabile Toninelli. Eppure basta fare un semplicissimo controllo sul sito *Ance*, quello dei costruttori edili, e verificare la mole di cantieri aperti e fermi per svariati motivi. Molti da anni certo ma non è che questo governo si stia dando molto da fare per mandarli avanti. I cantieri in disarmo sono in tutte le regioni. Si va dalla punta dell'iceberg, ovvero la Torino-Lione in Piemonte attraverso la Lombardia, dove si attende l'alta velocità sulla tratta Brescia-Vero-

na, per proseguire in Toscana che da tanto agogna ad un'autostrada tirrenica. Poi giù attraverso il Lazio dove la Roma-Latina era stata annunciata 18 anni fa per arrivare poi in Puglia dove non si riesce ad avere la strada statale Maglie-Leuca da 24 anni. Si arriva ad un totale di 27 opere che comportano investimenti per 24,67 miliardi. Se tutti i cantieri riaprissero si sbloccherebbero 380.000 posti di lavoro.

Toninelli poi torna anche sulla oramai tristemente famosa analisi costi-benefici sulla Tav che, sostiene «è di natura scientifica e i dati io non li posso confutare». Peccato che lo stesso presidente della Commissione che ha elaborato l'analisi, il professor Marco Ponti, abbia dichiarato davanti alla commissione Trasporti della Camera giusto una settimana fa che «l'analisi costi-benefici è uno strumento imperfetto» e che «è manipolabile» anche se è comunque il migliore a disposizione. Ma Toninelli, intervistato da *Radio24*, insiste: «dopo aver visitato le strade groviera che ci sono in Italia, gli 8 miliardi e 100 del Tav preferirei usarli per mettere in sicurezza l'esistente». Insomma Toninelli non dice che la Torino-Lione «non serve in termini assoluti» ma piuttosto che «non è al primo posto tra le priorità». Poi aggiunge un'al-

tra chicca delle sue. «L'Ue ha dato finora all'Italia e alla Francia degli spiccioli», dice il ministro. Ma il finanziamento Ue per Tav è di 451 milioni di euro. Spiccioli per il ministro grillino che insiste su un costo per l'Italia di 20 miliardi mentre il costo per il nostro paese è inferiore ai 5.

«Fino al 2020 sono state date pochissime centinaia di milioni si sta parlando di un'opera dove il solo buco nella montagna costa 11 miliardi», prosegue. Toninelli poi annuncia che il governo sta per approvare un decreto per modificare il «codice dei contratti pubblici che sono quelli che veramente bloccano i cantieri e non permettono ai tecnici dei comuni di fare quella firmetta necessaria perché hanno paura di metterla sbagliata». Preoccupato per la perdita di investimenti e posti di lavoro il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani: «Se la Tav dovesse venire definitivamente abbandonata, andrebbero in fumo 4,2 miliardi di euro e 50mila posti di lavoro».



Il grido dei gilet azzurri: «Bloccare la Tav è una follia»

*La crociata di Fi parte dalla Lombardia. Gelmini:
«È un governo di cialtroni. Tutti a fianco di Berlusconi»*

3

I miliardi che servono per terminare i lavori della Tav. Sono in totale 36 i miliardi di opere pubbliche bloccati

4,2

I miliardi che costerebbe invece bloccare i lavori della Tav, tra perdita di fondi Ue e penali

L'INCONTRO

di Fabrizio Boschi

Tanti ragazzi, poco più che ventenni, che indossano orgogliosamente il gilet azzurro «Sì Tav». Sono loro l'anima dell'incontro «Mettiamo in cantiere la crescita», organizzato ieri a Milano da Forza Italia, nel quale è stato presentato il Manifesto delle infrastrutture. Quei gilet azzurri non significano solo essere favorevoli all'opera, vogliono dire «futuro». «Mettere in cantiere la crescita è un dovere per chi governa il Paese. Bloccare 36 miliardi di opere pubbliche è una follia», grida forte Mariastella Gelmini, capogruppo di Forza Italia alla Camera, e promotrice della giornata azzurra. Per lei bloccare i cantieri «vuol dire andare verso una decrescita, mettere a repentaglio migliaia di posti di lavoro e condannare l'Italia all'isolamento». E manda un avvertimento a Salvini: «Forse anche per lui è arrivato il momento di fare un'analisi costi-benefici sul rimanere al governo o no».

Il ministro Danilo Toninelli qui lo chiamano «Toninulla». «L'unico costo, Toninelli, è la tua ignoranza e l'unico beneficio è che tu prenda e vada via», incalza il deputato azzurro Alessandro Cattaneo. Non solo politici come l'europarlamentare

Lara Comi, la deputata Giusy Versace, il senatore Paolo Romani, il capogruppo Gianluca Comazzi e il vicepresidente di Regione Lombardia Fabrizio Sala. Ma anche tecnici «che certo non hanno la tessera di Forza Italia in tasca», dice la Gelmini, ma che sono i primi a gridare il loro Sì alla Tav come opera «essenziale»: Franco Bettoni, presidente di Brebemi, Edoardo Bianchi vice presidente Ance, Roberto Zucchetti, docente in Economia dei trasporti alla Bocconi. «Non fare la Tav significa rinunciare ad avere un ruolo centrale nei traffici internazionali», dice Paolo Zangrillo, deputato di Fi. «La carenza di infrastrutture costa al nostro Paese oltre 60 miliardi l'anno e, proiettata nel tempo, arriverà a circa 700 miliardi», precisa Diego Sozzani, responsabile del Dipartimento lavori pubblici di Fi. E contro «un governo di cialtroni», concetto ribadito più volte, Davide Bendinelli, coordinatore del Veneto, propone «di scendere in piazza». Intanto i comitati di Silvio Berlusconi stanno sorgendo ogni giorno di più per sostenerlo.

Giorgio Mulè, portavoce dei gruppi azzurri di Camera e Senato, rincara: «Il ministro Toninelli a furia di dire bugie ha allungato il naso in maniera tale da potere essere usato presto come una trivella per bucare la montagna della Tav. Di fronte a questo Everest di bugie del ministro noi dobbiamo com-

battere una grande battaglia di verità». La paura è che nel nome dell'ignoranza questo Paese torni al Medioevo, complice anche la Lega. E su questo picchia duro la deputata Laura Ravetto: «La Lega sta mettendo a rischio la vittoria del centrodestra in Piemonte, perché i piemontesi sanno meglio di chiunque altro che questa è un'infrastruttura essenziale».

E ha ragione la Ravetto quando dice che aver indossato le scarpe da ginnastica ha fatto bene alla Gelmini. Il suo intervento, infatti, ha rimbombato nella sala gremita e inneggiante a Silvio Berlusconi, soprattutto quando, lei che è sempre cauta e pacata, si lascia scappare un epiteto contro i traditori. «Non so come si possa guardare allo specchio chi siede in consiglio regionale coi voti di Forza Italia e si candida alle Europee in un altro partito (riferendosi a Silvia Sardone, ndr). Chi si chiama fuori, dinanzi a un uomo che a 82 anni si candida nell'interesse del Paese è indegno di questo partito e va isolato. Per me è uno str...!».





L'UNIONE FA LA FORZA

Al centro del gruppo Mariastella Gelmini, capogruppo di Forza Italia alla Camera, all'incontro «Mettiamo in cantiere la crescita» organizzato ieri a Milano da Forza Italia al Palazzo delle Stelline

ITALIA/3 Sono 600 le infrastrutture in stand-by monitorate dall'Ance Valgono 550 mila posti di lavoro con una ricaduta di 125 miliardi per l'economia. Ma già le 30 più importanti valgono da sole 36 miliardi

Il futuro è stato bloccato

di Antonio Satta

La cifra fa tremare i polsi: 125 miliardi di euro. Circa sei punti e mezzo di pil, questa sarebbe la ricaduta complessiva per l'economia nazionale se si sbloccassero finalmente le 600 opere pubbliche, già deliberate ma subito congelate per le ragioni più varie. Ma per fare un salto in alto al pil basterebbe che si sbloccassero anche solo le 30 opere principali, quelle dai 100 milioni in su: varrebbero 36 miliardi di euro, peraltro già stanziati. Invece questo blocco all'espansione dell'economia costa 550 mila posti di lavoro in meno per un Paese in cui i disoccupati sono circa 3 milioni. A fare i conti del danno che il blocco dei cantieri sta arrecando alle possibilità di crescita dell'Italia è stata l'Ance, l'associazione dei costruttori, che rappresenta i protagonisti di un settore economico tra i più colpiti dalla crisi. Segmento che a parole tutti dicevano di voler rilanciare.

Lo aveva detto, del resto, anche l'attuale premier Giuseppe Conte presentando assieme ai vice Matteo Salvini e Luigi Di Maio la prima legge di Bilancio della maggioranza giallo verde. «La nostra», disse, «sarà una manovra nel segno della crescita nella stabilità». Sulla stabilità la discussione è aperta, ma quanto alla crescita sembra ormai che la scommessa sia stata persa. Eppure in questo governo, in attesa che vada a presiedere la Consob, c'è ancora tra i ministri Paolo Savona, uno convinto da sempre che qualsiasi strategia di crescita debba partire dal rilancio degli investimenti pubblici e privati. Invece tra i primi atti dell'esecutivo c'è stato il blocco di altri due cantieri, quello della Tav, su cui più si è concentrato il dibattito politico, ma anche quello del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, tra la

A22 e la SS467 Pedemontana, opera aggiudicata nell'aprile 2014, per un valore di circa 500 milioni di euro. Uno di quei progetti per velocizzare i quali nel 2016 erano state addirittura previste misure di defiscalizzazione. Ebbene, a inizio febbraio 2019, a 17 anni di distanza dall'ideazione e a soli due mesi dall'apertura dei cantieri, il ministero delle Infrastrutture ha bloccato tutto rimandando l'intero dossier a una commissione di esperti per l'analisi costi-benefici. Proprio il meccanismo che è servito per mettere (per ora?) la Tav su un binario morto. L'escamotage trovato da Di Maio e Salvini di far approvare in Parlamento una mozione che impegna il governo alla «ridiscussione integrale della linea Torino-Lione», come hanno capito tutti, serve solo a scavallare le elezioni europee senza danni per i due partiti. I 5 Stelle, dopo i tanti dietrofront fatti sui temi caldi, non ultimo il voto a favore dell'immunità parlamentare per Salvini per il blocco della nave Diciotti, non riuscirebbero a giustificare al proprio elettorato un via libera al traforo ferroviario sul confine francese e proprio il salvacondotto concesso al capo della Lega impedisce al Carroccio di battere i pugni sul tavolo a difesa dell'opera, anche da loro considerata strategica.

Nel frattempo i cantieri restano fermi nonostante le sollecitazioni di Parigi e Bruxelles e dell'intero mondo produttivo, non solo piemontese. Deciso a inizio del 1990, il progetto dal valore complessivo di 8,6 miliardi di euro (2,8 miliardi il costo per l'Italia) dovrebbe collegare l'Italia a uno dei corridoi principali per il futuro traffico ferroviario europeo (la linea Lisbona-Kiev).

Il percorso autorizzativo, come sempre lungo e complesso, era stato completato con ben due accordi internazionali, entrambi ratificati dal Parlamento, nonché 20 delibere del Cipe, nelle quali

era stato definito ogni particolare. Non solo; è già stato realizzato il 15% dei lavori. Ma per i 5 Stelle il governo del cambiamento può cambiare le carte anche a gioco cominciato, così le gare per il completamento dell'opera sono state rinviate alle calende greche e se, dopo il voto Ue, la melina gialloverde si concluderà con lo stop definitivo ai lavori, come propone la contestatissima analisi costi-benefici prodotta dalla commissione nominata dal ministro Danilo Toninelli, si rischieranno penali e anche di dover restituire alla Ue i fondi già concessi (per l'Ance i costi del No varrebbero tra 3 e 4 miliardi).

Invece di una linea ferroviaria veloce verso la Francia, insomma, l'Italia potrà gloriarsi di una nuova opera incompiuta. Specialità peraltro in cui il Paese eccelle da tanto. I motivi per cui le opere si bloccano sono tanti e per lo più non dipendono da una carenza di fondi. Pesa di più l'intreccio di competenze e la farraginosità dell'iter burocratico e poi c'è l'altalena dei ricorsi che ingolfano i Tar e dilatano i tempi all'infinito. È il caso dell'autostrada Roma-Latina che dovrebbe impedire alla vecchia Pontina (una delle strade più pericolose d'Italia) di continuare ad ammazzare automobilisti come mosche, ma dopo 18 anni dalla presentazione del progetto, nove dal bando di project financing da 2,8 miliardi e un rimpallo infinito di ricorsi tra Tar e Consiglio di Stato, la gara è stata annullata e si ricomincia da capo. Nel frattempo la competenza è passata dall'Anas alla Regione Lazio e poi è ritornata all'Anas.

Poca cosa, però, rispetto alla storia della Gronda, il passaggio autostradale che permetterebbe di saltare l'abitato di Genova, tornata d'attualità dopo il crollo del Ponte Morandi è il blocco di fatto dell'autostrada costiera. Qui nonostante un dibattito quarantennale e l'oggettiva necessità dell'opera non c'è ancora



un progetto definitivo.

Il disco rosso, insomma, sembra l'unico segnale, eppure anche questo, come altri governi che lo avevano preceduto, aveva annunciato uno sforzo straordinario sugli investimenti infrastrutturali, mettendo nella legge di Bilancio 3,5 miliardi, peccato che sia stata proprio quella la posta più falciata dopo il braccio di ferro perso con Bruxelles sui saldi. Di quella cifra è rimasta sulla carta solo il 15%: 550 milioni. In attesa di tempi migliori, però, si potrebbe spendere almeno una parte di quei 33 miliardi già stanziati, ed anche qui sembrava che qualcosa si stesse muovendo. Preoccupato di non finire stritolato dalle polemiche sulla Tav bloccata, il premier Conte aveva deciso, infatti, di accentrare a Palazzo Chigi tutti gli strumenti per il rilancio degli investimenti infrastrutturali, costituendo una cabina di regia (un classico), una task force di coordinamento e una «Struttura per la Progettazione ed Edificazione di Edifici Pubblici», peccato che siano passati più di tre mesi e soprattutto siano già scaduti i termini per l'emanazione dei decreti di attuazione di queste stesse decisioni. E peraltro, anche se i nuovi uffici fossero già in funzione, perché i cantieri comincino a lavorare davvero ci vuole ben altro. Ed infatti i costruttori non sono mai stati così preoccupati. Il presidente dell'Ance Gabriele Buia è netto: «L'annuncio piano di rilancio degli investimenti necessario per far ripartire l'economia del Paese è stato, di fatto, spazzato via. Troppo esigue le risorse rimaste e nessuno strumento attivato per accelerare la spesa e aprire i cantieri. Il Paese nel frattempo è fermo, l'economia langue e ancora non c'è traccia di interventi seri per la messa in sicurezza di infrastrutture e edifici». (riproduzione riservata)

LE PRINCIPALI 30 GRANDI OPERE FERME IN ITALIA

| Opere | Regione | Importo (m€) |
|---|------------------------|-----------------|
| Gronda di Genova | Liguria | 5.000,0 |
| Realizzazione della 3° corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia | Toscana | 3.000,0 |
| Tav Torino-Lione | Piemonte | 8.600,0 |
| Sistema di tangenziali venete nel tratto Verona-Vicenza-Padova | Veneto | 2.200,0 |
| tratta Brescia-Verona dell'Alta velocità | Lombardia | 1.900,0 |
| Autostrada Tirrenica | Toscana | 1.800,0 |
| Megalotto 3 della Strada Statale Jonica (SS106) | Calabria | 1.335,0 |
| Autostrada regionale Cispadana | Emilia Romagna | 1.300,0 |
| Autostrada Cremona-Mantova | Lombardia | 1.020,0 |
| Superstrada itinerario Valsugana, Valbrenta-Bassano | Veneto | 760,0 |
| terza corsia A22 tratto Verona - Modena | Veneto /Emilia-Romagna | 753,0 |
| SS.117 Itinerario Nord-Sud | Sicilia | 748,0 |
| Nodo Ferroviario Genova | Liguria | 620,0 |
| Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi | Emilia Romagna | 600,0 |
| Colleg. autostr. Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la SS467 Pedemontana | Emilia Romagna | 500,0 |
| Collegamento viario del porto di Ancona con la grande viabilità (A14 e SS16) | Marche | 480,0 |
| Autostrada Roma-Latina | Lazio | 2.800,0 |
| Strada Statale Lioni-Grottaminarda | Campania | 430,0 |
| A33 Asti-Cuneo | Piemonte | 350,0 |
| Strada Statale Maglie-Leuca | Puglia | 300,0 |
| 1° lotto del raccordo autostradale tra l'A4 e la Val Trompia | Lombardia | 260,0 |
| Strada statale 1 Nuova Aurelia | Liguria | 255,0 |
| Napoli-Bari, tratta Telese-San Lorenzo | Campania | 250,0 |
| Progetto "Terzo ponte" (raccordo autostr. Porto di CR-A21 a Castelvetro piacentino) | Lombardia | 220,0 |
| Progetto del Sarno | Campania | 220,0 |
| Collegamento Stradale Murgia Pollino - 3 Tratti | Basilicata | 187,8 |
| Tunnel del Colle di Tenda | Piemonte | 180,0 |
| Nuovo Ospedale di La Spezia | Liguria | 131,8 |
| Sistema tangenziale lucchese | Toscana | 118,0 |
| Completamento Ospedale Morelli di Reggio Calabria | Calabria | 114,9 |
| TOTALE | | 36.433,5 |

Fonte: Ance

GRAFICA MF-MILANO FINANZA



I cantieri *Bloccati 36 miliardi*

Il Paese delle 600 opere ferme Tav, verso il referendum

GIACOSA, LONGHIN e RHO, pagine 4 e 6

L'Italia delle incomplete

Strade, ferrovie, depuratori 36 miliardi di opere bloccate

Dalla Gronda alla diga di Pietrarossa, 600 i progetti incagliati secondo i costruttori
Le cause? La burocrazia ma anche le difficoltà nel rapporto con il governo

ROBERTO RHO, MILANO

Nel cerchio che ha come centro l'intersezione tra la A1 e la Modena-Brennero (A22) e un raggio di un'ottantina di chilometri è compresa una quota significativa del Pil nazionale. Agroalimentare, meccanica, ceramica, biomedicale. Gli imprenditori di quelle zone sono arrabbiatissimi: almeno tre opere fondamentali per la viabilità e il trasporto delle merci – il passante di Bologna, la bretella Campogalliano-Sassuolo e l'autostrada regionale Cispadana – sono impantanate nella burocrazia. Cantieri chiusi, i lavori non partono. Il presidente della Regione Stefano Bonaccini e il sindaco di Bologna Virginio Merola hanno convocato per sabato 9 marzo una manifestazione pubblica, con le imprese e i sindacati, per accendere i riflettori sugli investimenti incagliati a causa delle difficoltà di interlocuzione con il governo, in particolare con il ministro Danilo Toninelli. I tre progetti valgono 2 miliardi e mezzo e sono in gran parte già cantierabili. Ma non si muove foglia. «La questione è discussa dal governo con toni e argomenti da bar – accusa Sandro Grisendi, presidente del Consorzio stabile modenese – se i veti avessero motivazioni tecniche andrebbero messe sul tavolo e discusse, una soluzione la si troverebbe. Ma qui l'unico

assunto è la decrescita felice...».

Le ferrovie

Ecco l'Italia delle opere bloccate. Seicento, per un valore di circa 36 miliardi di euro, quelle già censite dall'Ance, l'associazione dei costruttori, che ha appena lanciato una grande iniziativa nazionale per segnalare, anche visivamente, i cantieri fermi o mai cominciati. Al primo posto della lista c'è naturalmente la Tav Torino-Lione. Ma l'alta velocità non è soltanto il buco nella montagna tra la Val Susa e la Francia. C'è anche il tratto tra Brescia e Padova, altra porzione del Nord produttivo che fattura, esporta e dà lavoro: 1.900 milioni, in parte anche già finanziati, ma i cantieri non si sono mai aperti. Per restare in ambito ferroviario, aspettano il semaforo verde i lavori per il raddoppio dei binari sulla tratta Albacina-Castelplanio (593 milioni, solo 2 disponibili), in provincia di Ancona. Una porzione decisiva per il collegamento Orte-Falconara che rappresenterebbe un'alternativa al traffico stradale tra Roma e le Marche. O ancora, intorno alla capitale, la chiusura dell'anello ferroviario: se ne parla da decenni, ma i lavori per gli ultimi 10 chilometri tra Vigna Clara e Nomentana non sono mai cominciati. Costo stimato 547 milioni, soltanto 16 disponibili.

Le strade

Se poi si passa a strade, autostrade, bretelle e raccordi, l'elenco diventa lunghissimo. Dal raccordo della Val Trompia, per il quale gli imprenditori meccanici della provincia di Brescia si battono da anni, alle strade e autostrade emiliane, all'autostrada Roma-Latina, un progetto che risale a 18 anni or sono e ha già vissuto tutte le traversie classiche delle opere pubbliche all'italiana: gara da 2,8 miliardi lanciata e poi annullata, anni di ricorsi a Tar e Consiglio di Stato. O ancora la Lioni-Grottaminarda, nell'Avellinese: 430 milioni per una strada statale veloce che dovrebbe collegare la A3 con la A16. Lavori cominciati, ma tutto si è fermato alla fine dello scorso anno per la mancata proroga del commissario ad acta. Scendendo verso Sud, le tre tratte del collegamento stradale Murgia-Pollino, in Basilicata, quasi 190 milioni di valore. O ancora i 170 milioni destinati ai lavori per le strade secondarie siciliane che sono fermi da oltre un anno perché gli enti territoriali non hanno uffici



adeguati alle pratiche necessarie. Ma, ad ascoltare le voci dell'isola, in tutta la Regione la situazione è drammatica: «Qui siamo alla deriva – dice Santo Cutrone, imprenditore di seconda generazione alla CG Costruzioni – il codice degli appalti va assolutamente abrogato, è una palla al piede che impedisce alle istituzioni di muoversi. Ormai non c'è più un dirigente pubblico che prenda la responsabilità di una firma». Complessivamente, secondo i calcoli dell'Ance Sicilia, le opere immediatamente cantierabili, tra grandi, piccole e piccolissime, sono 268, per un valore complessivo di 4,7 miliardi. «Una miriade di opere – spiega Cutrone – sono già finanziate, ma non si riesce ad andare avanti». Un po' per la catena di fallimenti che si ripercuote su tutte le aziende del settore e congela i lavori anche quando sono partiti (è il

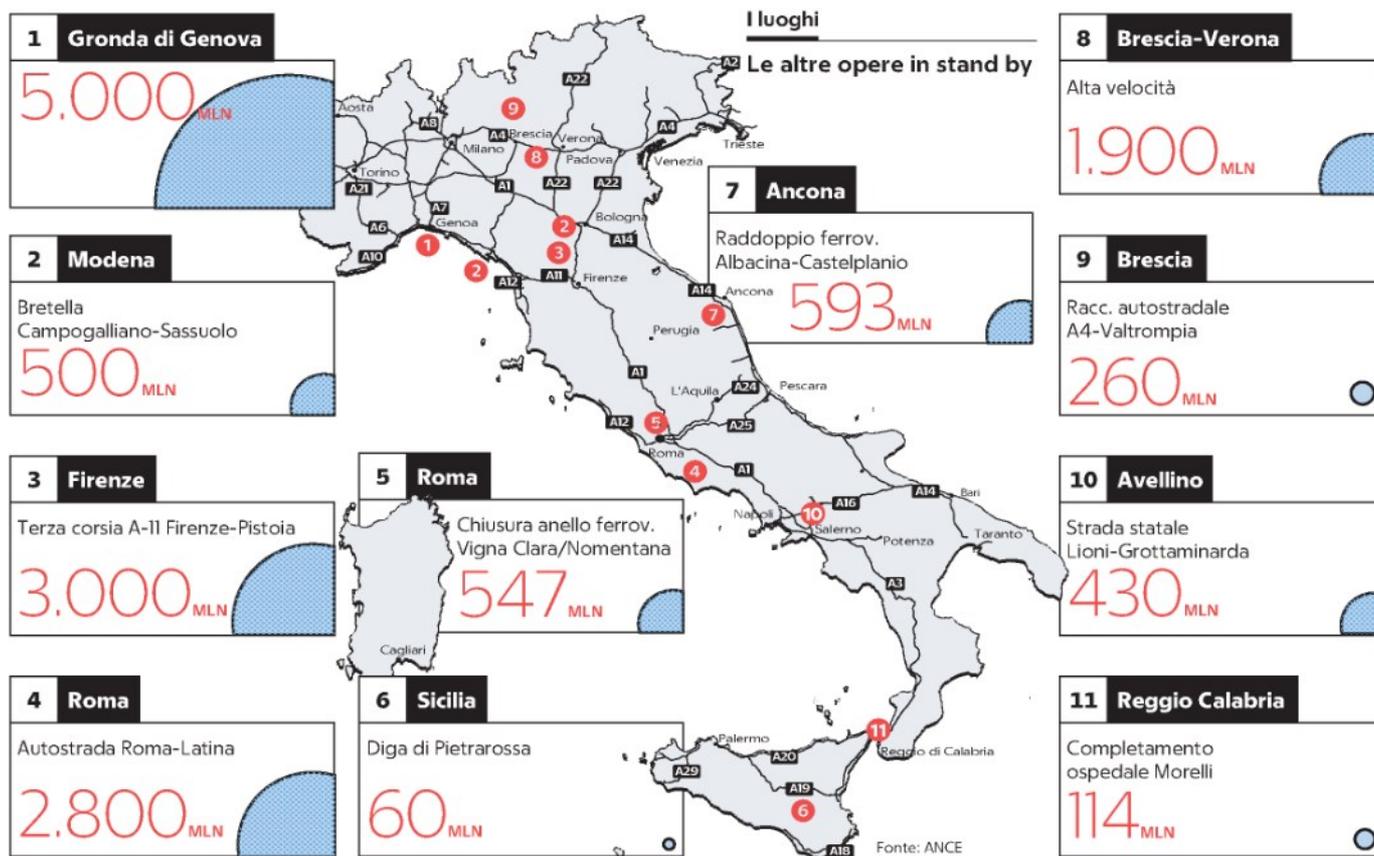
caso della Agrigento-Palermo e della Siracusa-Gela), in molti casi a causa della burocrazia: la Ragusa-Catania, per dire, è da tempo ferma al Cipe.

Le altre opere

E poi, oltre a strade e ferrovie, ci sono decine, centinaia di opere diverse. Ferme per le stesse ragioni. Per restare in Sicilia, una trentina di opere per la depurazione delle acque non possono partire per la mancanza dei progetti esecutivi necessari, secondo il codice degli appalti, per lanciare i bandi. C'è la diga di Pietrarossa, lavori iniziati nel febbraio 1989, interrotti nel '97 e mai ripresi. Eppure l'opera è quasi completa, manca l'ultimo 5 per cento. Poco più a Nord, a Reggio Calabria, a causa della mancanza di fondi si sono interrotti i lavori per il nuovo Palazzo di Giustizia e l'edificio è in picco degrado. A Sassari, il centro intermodale concepito

oltre vent'anni fa è, da allora, ostaggio della burocrazia. In Campania il centro polifunzionale dei carabinieri di Napoli Pattison è stato appaltato nel dicembre 2005: cantiere aperto, lavori mai cominciati. E poi le 50 scuole friulane che hanno bisogno di adeguamenti antisismici: i soldi ci sono, ma quasi tutti i Comuni interessati non sono in grado di effettuare la progettazione avanzata richiesta dalle norme in vigore. Perfino nell'efficientissima Milano, tre interventi di demolizione e ricostruzione in legno di tre scuole (via Brocchi, via Viscontini e via Strozzi) attendono il via. «In Italia non esistono opere pubbliche bloccate – ha detto soltanto ieri il ministro Toninelli – E gli imprenditori del settore costruzioni, che ho incontrato nei giorni scorsi, erano contenti». Forse non si sono capiti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sblocca lavori Alt al codice appalti, raffica di commissari

RILANCIO DELL'ECONOMIA

La prossima settimana decreto legge per investire 150 miliardi di risorse

Ricorso a commissari in tutti i casi di ostacoli all'iter dell'opera

Maccaferri (Assonime): «Investimenti più celeri per evitare la recessione»

Il governo stringe i tempi sugli investimenti pubblici: l'obiettivo è sbloccare i 150 miliardi già destinati in prevalenza alle infrastrutture mai partite. La novità è l'accordo fra il premier Conte e i vice Di Maio e Salvini: la prossima settimana è atteso il varo di un decreto legge che avvii la riforma del codice degli appalti, bloccando alcune norme che creano maggiori difficoltà. Previsto l'uso a tappeto di commissari *ad acta* in tutti i casi in cui si presentino ostacoli a procedere con l'iter dell'opera.

Intanto Gaetano Maccaferri (Assonime) avverte: semplificare l'iter degli investimenti per evitare la recessione. Ma è velleitario pensare di ripartire in fretta bloccando i vecchi progetti. **Santilli** — a pag. 6

Giornale chiuso alle ore 22,30

Santilli — a pag. 6

Commissari e stop codice appalti Sblocca cantieri da 150 miliardi

Il decreto in arrivo. Obiettivo del governo è attivare le risorse bloccate anche con misure straordinarie da usare in casi di grave crisi o rallentamento dell'opera. Più tutele ai funzionari pubblici che firmano

Giorgio Santilli

ROMA

Il dado è tratto. Il governo rompe gli indugi e decide di entrare con misure concrete e immediate nella partita del rilancio degli investimenti pubblici. L'obiettivo è cominciare a sbloccare i 150 miliardi di risorse (compresi i fondi Ue) già destinate in prevalenza alle infrastrutture e mai spese. Per farlo varerà la prossima settimana o, al più tardi quella successiva, un decreto legge che avvierà la riforma del codice degli appalti, bloccando alcune norme che creano maggiore paralisi nella pubblica amministrazione, e consen-

tirà l'uso a tappeto di commissari *ad acta* in tutti i casi in cui si presentino ostacoli con l'iter dell'opera. Commissari in casi di inchieste della magistratura, in casi di fallimenti dell'impresa appaltatrice, in casi di procedure bloccate, in casi di ritardi progettuali o esecutivi molto gravi.

Tra le modifiche al codice appalti ci saranno le prime risposte alle osservazioni della lettera di messa in mora della Ue sul subappalto, alcune norme per accelerare la soluzione del contenzioso e un intervento che chiarisca meglio le responsabilità dei funzionari pubblici soprattutto in termini di danno erariale e illeciti

penali (traffico di influenze). Si punta a circoscrivere le responsabilità o a escluderle in certe situazioni «tipizzate»: per esempio se il funzionario agisce in conformità a sentenze o a pareri dell'Anac. Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ieri



ha confermato che l'intervento riguarderà questo fronte, dicendo di voler azzerare le norme «che veramente bloccano i cantieri e non permettono ai tecnici dei comuni di fare quella firmetta necessaria. Hanno paura - ha spiegato Toninelli - di metterla nel modo sbagliato».

La novità più forte di queste ore è proprio l'accordo politico fra il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e i due vicepremier Di Maio e Salvini per approvare in tempi stretti il decreto «cantieri veloci», come lo aveva battezzato il leader leghista rilanciando questa ipotesi per primo una settimana fa. Cinque stelle e Palazzo Chigi erano rimasti a lungo dell'idea che la riforma del codice degli appalti si potesse fare con il disegno di legge delega sulle semplificazioni varato dal Consiglio dei ministri del 12 dicembre e mai arri-

vato in Parlamento. Lì è previsto un intervento a tutto campo sul codice, ma fra legge delega e decreti attuativi della delega i tempi sarebbero comunque lunghi. «Ci vorranno otto mesi per completare la riforma del codice degli appalti», aveva detto Luigi Di Maio ancora venti giorni fa.

Ora la svolta, l'accelerazione, sotto il pressing delle imprese furiose per il blocco della Tav e di altre 600 opere per 36 miliardi (il monitoraggio-denuncia è dell'Ance) ma anche per dare un segnale forte a Bruxelles e al Paese che sul fronte della crescita 2019 si vuole giocare la partita.

Giovedì la svolta l'ha annunciata lo stesso Conte, rispondendo a un question time alla Camera. E le parole del premier sono state molto chiare dopo settimane di incertezza: «Con il ministro

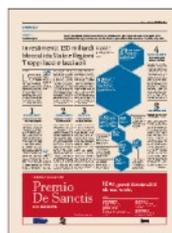
Toninelli - ha detto Conte - stiamo pensando di anticipare alcune misure di riforma dei contratti pubblici: il Paese non può aspettare, la crescita non può tardare». La comunicazione arrivava, per altro, il giorno dopo l'annuncio di aver firmato i decreti per l'avvio del piano di dissesto idrogeologico (che prevede una spesa di un miliardo quest'anno) e due cabine di regia che dovrebbero coordinare l'azione del governo negli investimenti pubblici.

Che l'accordo sia fatto e sigillato lo hanno confermato ieri le parole del ministro delle Infrastrutture. «Il codice degli appalti è il male assoluto», ha detto Toninelli intervenendo a Radio 24. Finora era stato più prudente sulla questione. E ha confermato che arriverà il decreto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La svolta nel governo, il Dl entro un paio di settimane. Toninelli: «Il codice appalti è male assoluto»

Appena firmato il decreto che contiene le linee guida destinate alla Commissione ViaVas



IL SOLE 24 ORE, 14 OTTOBRE 2018, PAGINA 6

L'inchiesta sui fondi non spesi: 150 miliardi di investimenti bloccati da burocrazia, regole del codice appalti e legge Severino

I CONTENUTI DEL DECRETO SBLOCCA-CANTIERI

1

MISURE STRAORDINARIE

Commissari ad acta per far fronte alle crisi

Nei casi di ostacoli all'iter

Il decreto sblocca-cantieri, che sarà varato dal governo la prossima settimana o al più tardi quella successiva, consentirà l'uso a tappeto di commissari ad acta in tutti i casi in cui si presentino ostacoli con l'iter di realizzazione dell'opera. Commissari saranno possibili in casi di inchieste della magistratura, in casi di fallimenti dell'impresa appaltatrice, in casi di procedure bloccate, in casi di ritardi progettuali o esecutivi molto gravi.

2

PROCEDURA DI INFRAZIONE

Prima risposta alla Ue sul subappalto

Il codice da rivedere

Il governo utilizzerebbe anche l'argomento della risposta alla lettera di messa in mora arrivata da Bruxelles per motivare il decreto legge. Fra le norme del codice degli appalti che andranno modificate ci sono certamente quelle sul subappalto che ha sei differenti rilievi nella comunicazione della Ue. Anche i costruttori hanno chiesto di alleggerire le procedure del subappalto eliminando per esempio l'obbligo di indicare una «terna di nomi» già in fase di gara

3

DANNO ERARIALE

Più tutele e certezze per i funzionari Pa

Evitare lo sciopero della firma

Il decreto punterebbe a circoscrivere le responsabilità dei funzionari della Pa o a escluderle in certe situazioni «tipizzate»: per esempio se il funzionario agisce in conformità a sentenze amministrative o a pareiri dell'Anac, l'azione per danno erariale delle Procure della Corte dei conti non si potrebbe attivare. La conferma arriva dal ministro Toninelli: «Vogliamo eliminare le norme che non permettono ai tecnici dei comuni di fare quella firmetta necessaria»

AUTOSTRADA

Il presidente di Autobrennero, Luigi Olivieri: «Allo stato attuale non ci sono le condizioni». Il governatore Fugatti: «Pronti a farlo se vengono accolte tutte le nostre richieste»

Due nodi da sciogliere, ora: la riscrittura dell'accordo tra Governo e soci pubblici locali e la liquidazione dei soci privati (150-200 milioni). BrennerCorridor fuori scena

A22: «Ultimo sforzo per il traguardo»

Nuova concessione: il ministro Toninelli auspica il ritiro dei ricorsi entro il 5 marzo

La doppia azione, i ricorsi al Tar del Lazio di Autobrennero spa e di alcuni soci, da una parte, e la lettera che ha dimostrato la compattezza dei 16 enti pubblici territoriali azionisti, dall'altra, ha portato al risultato di cui l'Adige ha dato conto ieri: il Governo, ora, con il Cipe protagonista, è disponibile a venire incontro alle richieste dei soci pubblici per la nuova concessione di A22.

La prima novità dell'incontro tecnico di ieri l'altro a Roma è la possibile uscita di scena di BrennerCorridor spa: la soluzione ritenuta migliore è affidare la nuova concessione trentennale al gestore uscente, quindi ad Autostrada del Brennero spa, evitando di complicarsi la vita con la costituzione di una *newco*, previa liquidazione dei quattro soci privati (14,1575%). Anche perché BrennerCorridor, la cui sede legale è contesa fra Trento e Bolzano, dovrebbe tra l'altro essere capitalizzata con 400 milioni di euro attraverso una distribuzione straordinaria del patrimonio di Autobrennero. Ieri, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il 5 Stelle Danilo Toninelli, ha usato toni più concilianti: «Abbiamo lavorato in questi mesi, anche con l'Unione europea, con l'obiettivo di garantire una gestione in house della A22 e siamo riusciti laddove il Governo del Pd, che ci ha preceduto, si era arenato.

Grazie al nostro impegno» aggiunge «siamo pronti a mantenere la governance e i benefici orientati ai territori, e verranno offerti servizi e tariffe giuste per chi viaggia». Dagli ultimatum («O ritirate i ricorsi, o si va a gara»), Toninelli è passato agli auspici. «Noi abbiamo fatto il possibile, c'è un'intesa di massima su quasi tutti i punti. Ora sarebbe auspicabile che il futuro concessionario ritiri i ricorsi e riesca a liquidare i vecchi soci privati per chiudere il cerchio». Toninelli ha fretta: «Siamo pronti all'ultimo sforzo per tagliare questo importante traguardo entro il prossimo 5 marzo» (data del nuovo incontro al Cipe, ndr).

«Se c'è un accordo complessivo, il ricorso si può ritirare» commenta il presidente di Autobrennero, Luigi Olivieri «allo stato attuale non ci sono le condizioni per ritirarlo». Il governatore trentino, Maurizio Fugatti, rinforza: «Se l'ipotesi è quella che sta venendo avanti in queste ore, per cui saranno rispettate tutte le prerogative chieste dai soci di Autobrennero mercoledì, dopo il 60°, non avremo problemi a ritirare i ricorsi e a dare il via alla concessione. È chiaro» aggiunge Fugatti «che ci debba essere una sostenibi-

lità degli interessi dei soci pubblici, dal Brennero a Modena, sulla partita infrastrutturale, sulla questione ancora non sciolta dei 400 milioni di utili non redistribuiti da quando c'è la proroga della concessione, e sul 700 milioni per le tratte di accesso al tunnel, oltre che sulla governance, ossia sul peso dello Stato nell'organo che gestirà la futura A22». Fugatti spiega inoltre di «non avere preclusioni tra Autobrennero e BrennerCorridor: l'importante è che vengano rispettate le volontà dei territori». «Noi da sempre siamo disponibili» commenta il governatore altoatesino Arno Kompatscher «anzi noi siamo i proponenti di una gestione (integramente) pubblica dell'autostrada del Brennero da parte degli enti territoriali interessati». I nodi da sciogliere sono più d'uno. Due in particolare: la riscrittura dell'accordo di cooperazione con il Governo, che rivelerà quanto le aperture annunciate in sede Cipe si concretizzeranno; e la trattativa per liquidare i privati, soprattutto sul prezzo: il «pacchetto» di azioni private di Autobrennero è valutato tra i 150 e i 200 milioni di euro. Ancora, poi, da chiarire quanto l'Art (Autorità di regolazione dei trasporti) sia pronta a rivedere i parametri delle tariffe di pedaggio per rendere bancabile il piano economico finanziario da 4,14 miliardi che oggi non lo è. **Do. S.**

Rivendicazione



Siamo riusciti laddove il Governo del Pd si era arenato

Il ministro Danilo Toninelli





TRASPORTI E LOGISTICA. Al convegno di Alis a Transpotec tanti i temi

«Fondi ai corridoi europei Così più merci su rotaia»

Spostare il più possibile merci, oltre che passeggeri, dalle autostrade alle ferrovie. Anche sui treni ad alta velocità. È la tesi della veronese Elisa De Berti, assessore regionale alle infrastrutture e trasporti, in Fiera a Transpotec, al convegno di Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, che conta 1.350 aziende, con oltre 150mila unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 105mila mezzi e 140.300 collegamenti marittimi annuali. È intervenuto il ministro dell'Interno Matteo Salvini, ospite del presidente di Alis Guido Grimaldi, armatore, che evidenzia «la lungimiranza del Governo sugli investimenti».

«È chiaro che la Tav, anche la Brescia-Verona-Vicenza, si deve fare, ma il tema vero è sviluppare politiche europee di corridoio e ottenere degli incentivi per spostare traffico dalla gomma alla rotaia», spiega la De Berti. Il sindaco Federico Sboarina rivendica la guida dell'Autobrennero ancora «in mano ai soci pubblici locali. La A22 ha accantonato 750 milioni la ferrovia e il tunnel del Brennero e ciò dimostra come gli enti locali siano attivi».

E Matteo Gasparato, presidente del Consorzio Zai - gestore dell'interporto Quadrante Europa e sviluppatore industriale - ci tiene a «ringraziare il presidente Grimaldi e Alis, di cui Zai è tra i primi associati. Alis è nata un paio di anni fa ed è già riuscita a fungere da motore per la soluzione di questioni strategiche per l'intermodalità quali lo sblocco del piano di investimenti di ultimo miglio e dare nuova linfa per il percorso delle normativa quadro sugli interporti». • E.G.



L'assessore Elisa De Berti



Camorra, il boss non parla il sindaco nega ogni accordo

Camorra, sono cominciati gli interrogatori degli arrestati. L'avvocato Mirco Mestre, sindaco di Eraclea arrestato martedì scorso con l'accusa di voto di scambio politico-mafioso, si è difeso: «Tra me e Luciano Donadio non c'è mai stato nessun accordo preliminare o successivo alle elezioni, nessuno scambio di voti, nessuna utilità di qualsiasi tipo». I presunti boss Luciano e Adriano Donadio sono rimasti in silenzio.

a pagina 4 **Zorzi**

Camorra veneta, il sindaco nega accordi con il boss

Interrogatori: Mestre parla, clan Donadio in silenzio

VENEZIA Di fronte al gip di Udine Matteo Carlisi, si è difeso. «Tra me e Luciano Donadio non c'è mai stato nessun accordo preliminare o successivo alle elezioni, nessuno scambio di voti, nessuna utilità di qualsiasi tipo», ha detto l'avvocato Mirco Mestre, sindaco di Eraclea arrestato martedì scorso con l'accusa di voto di scambio politico-mafioso. Secondo il pm Roberto Terzo, Mestre avrebbe chiesto e ottenuto, tramite l'amico-carrozziere Emanuele Zamuner (pure lui in manette), un centinaio di voti dei Casalesi, fondamentali per vincere alle elezioni 2016 contro Giorgio Talon, battuto per 81 schede. In cambio avrebbe promesso il suo appoggio nei confronti del clan Donadio, che puntava a realizzare un impianto a biogas, poi naufragato. «L'avvocato Mestre ha sottolineato che gli venne chiesto un incontro a fine giugno, ma poi avvenne a fine luglio - spiega il suo avvocato Emanuele Fraggasso - Non mi pare un rapporto di sottomissione». Il sindaco non ha ovviamente negato i rapporti con Donadio, ma ha precisato che sono sempre stati di tipo professionale, essendo il suo avvocato. Quanto ai voti, semplice campagna elettorale, non certo

uno scambio mafioso.

Mestre è stato l'unico dei «big» a parlare. Donadio, sentito a Parma con il suo avvocato Renato Alberini, si è avvalso della facoltà di non rispondere. «Su di lui pendono 68 capi d'imputazione e ci vuole tempo per organizzare la difesa - spiega l'avvocato Renato Alberini - E' preoccupato, più che per sé, per il figlio». Anche Adriano Donadio, detenuto a Terni, è rimasto in silenzio, così come Raffaele Buonanno che - assieme al fratello Antonio e a Luciano Donadio - era considerato il capo dei «Casalesi di Eraclea» ed è difeso dall'avvocato Patrizia Lionetti. Muto anche Samuele Faè, l'imprenditore che aveva agganci in Vaticano e riusciva a sapere informazioni sulle indagini, sentito al carcere di Opera a Milano con l'avvocato Fabio Capraro.

Tra chi ha parlato c'è Antonello Franzin, trevigiano accusato di estorsione. «Ha spiegato di non aver mai conosciuto Donadio e di aver solo chiesto un piacere a un'altra persona per rintracciare un creditore», spiega l'avvocato

Luigi Fadalti. Stessa accusa di Norha Elena Valencia, che ha negato tutto. «La presunta vittima ora continua a vendere

loro olio per il loro banchetto al mercato - dice l'avvocato Giuseppe Muzzupappa - All'epoca avevano litigato pesantemente per un credito, c'era stato pure qualche schiaffo, ma la camorra non c'entra nulla». Antonio Basile,

imprenditore che era stato vittima di usura da parte del clan e poi ne sarebbe diventato parte, non ha risposto, ma il suo legale

Enrico Cancellier spiega che non è stato il prestanome. Anche Claudia Zennaro, accusata di essere la «segretaria» dei Casalesi, ha negato e cercato di chiarire la sua posizione.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I nodi della maggioranza
Tav, il Piemonte vuole votare
Zaia: «È un'opera strategica»



Dopo la frenata del governo il presidente della Regione Piemonte Sergio Chiamparino rilancia il referendum sulla Tav. E, dal Veneto, Luca Zaia assicura: «Per me è un'opera strategica e si deve fare».

Pederiva a pagina 5

I nodi del governo

Il Piemonte: voto per la Tav
Zaia: «È un'opera strategica»

►La mossa di Chiamparino: «Referendum» ►Toninelli: «Sospesa per un'analisi sui costi»
Salvini: «Nessun blocco». La replica: «Balle» Ma il vice Rixi: «Cantieri da Brescia a Vicenza»

**FEDRIGA: «GIUSTO FARE
UNA SINTESI TRA FORZE
DI MAGGIORANZA»**
**RENZI: «VERGOGNOSO
VOTO DI SCAMBIO
DICOTTI-ALTA VELOCITÀ»**

IL PROGETTO

VENEZIA Un referendum sulla Tav. Per ora la proposta è del Piemonte, ma quella del governatore Sergio Chiamparino è una mossa a sorpresa che potrebbe riaprire i giochi politici sul contestato progetto: all'indomani dell'approvazione alla Camera della mozione Lega-M5s, che chiede di ridiscuterlo integralmente (anche se ieri il vicepremier Matteo Salvini ha assicurato che «non c'è alcun blocco»), l'esponente del Pd ha inviato una lettera al presidente del Consiglio regionale Nino Boetti, chiedendo di fare comunicazioni sull'Alta velocità nella seduta di martedì, «anche al fine di verificare la possibilità di indire una consultazione popolare sull'opera». Un'infrastruttura che il suo omologo Luca Zaia in Veneto continua comunque a difendere: «Non ho assolutamente

ripensamenti, per me è strategica e si deve fare».

LO SCONTRO

Chiamparino e Salvini sono stati protagonisti di un acceso scontro a distanza. «Martedì in Consiglio regionale porterò la richiesta di una consultazione popolare, perché i cittadini possano liberamente pronunciarsi», ha spiegato il governatore del Piemonte. «Ai referendum siamo sempre e comunque favorevoli», ha ribattuto il ministro dell'Interno e segretario della Lega, sottolineando che «c'è solo una revisione del progetto con l'obiettivo di portare a termine il progetto» e promettendo: «Faccio e farò tutto il possibile perché la Tav si faccia, il progetto può essere rivisto e si possono risparmiare dei soldi, ma il treno inquinava meno e costa meno delle auto. I cantieri? Erano già fermi e spero ripartano il prima possibile».

Dura la replica di Chiamparino: «Salvini continua a mentire e a prendere in giro i piemontesi e gli italiani. Dice che non c'è blocco dell'opera, quando il governo Conte-Salvini-DiMaio ha chiesto fin dall'autunno a Telt di non avviare i bandi, mettendo a rischio

concreto i contributi europei e la realizzazione della Tav. Dice che i cantieri sono già fermi, mentre sul versante francese si continua a scavare il tunnel di base, giunto ormai a oltre 7 chilometri. Un tunnel che si fermerà presto proprio per il blocco dei nuovi bandi: se vuole essere coerente, Salvini sblocchi i bandi, tutto il resto sono balle».

IL DIBATTITO

Dalle file del Governo però il pentastellato Danilo Toninelli, ministro alle Infrastrutture, ha provato a stemperare la polemica: «Non c'è una sola opera bloccata in questo Paese. C'è soltanto la Tav sospesa per capire se i tanti miliardi impegnati possono essere spesi meglio per tutti gli altri cantieri sul territorio nazionale». E da Verona, dov'è in corso la fie-



ra Transpotec Logiteca a cui oggi è atteso proprio Salvini, il viceministro leghista Edoardo Rixi ha rilanciato: «Bisogna soprattutto cercare di procedere rapidamente con quelle opere che possono essere cantierizzate da subito, ad esempio la Brescia-Verona e la Verona-Vicenza. Devono essere aperte velocemente».

I governatori del Carroccio sono fiduciosi. Ha detto Zaia: «La mozione nazionale non prevede la soppressione dell'infrastruttura

ma conferma gli accordi internazionali. Mi risulta che questi siano a favore della Tav». Ha aggiunto Massimiliano Fedriga (Friuli Venezia Giulia): «Si è trovata una sintesi, dove non si blocca la Tav, ma si fa una riflessione, che parte della maggioranza chiede. È necessario quando si governa tra più forze politiche trovare una sintesi per raggiungere un risultato, perché poi i numeri contano». Ha concordato Attilio Fontana (Lombardia):

«Non mi sembra che sia una mozione anti-Tav. È soltanto la possibilità di rivedere il progetto e se ci sono delle sovrabbondanze o delle ridondanze si possono eliminare». Caustico il dem Matteo Renzi: «Sulla Tav si sta giocando una partita impressionante. In nome di un vergognoso voto di scambio Matteo Salvini sta mollando sulla Tav perché è stato salvato dal processo da parte dei 5 stelle».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le imprese

Conftrasporto: «Stop sconcertante». Confartigianato: «Uno smacco»

VENEZIA «Sconcertante»: così Paolo Uggè (in foto), vicepresidente di Confcommercio-Conftrasporto, dal salone Transpotec in corso a Verona definisce il voto della Camera sull'Alta velocità. «Spiace vedere - aggiunge Uggè - che la Tav sia stata nei fatti "congelata" per evidenti necessità elettorali di maggio. Come purtroppo spesso accade, la politica si



impadronisce di un tema e ne fa una sua bandiera. E utilizza, poi, strumenti tecnici per scaricare su terzi la scelta politica. Peccato, perché la Tav non può e non deve essere ridotta a una questione politica. Il collegamento Torino-Lione rappresenta un tassello fondamentale di una visione più ampia che vuole rilanciare il mercato unico europeo attraverso una lungimirante

programmazione del sistema dei trasporti». Molto critico nei confronti del Governo gialloverde è anche Agostino Bonomo, presidente di Confartigianato Veneto, visto «il doppio "congelamento" di Tav e autonomia differenziata», che reputa «uno smacco per il Veneto». Per quanto riguarda specificamente l'Alta velocità, Bonomo teme gli effetti dello slittamento: «Il suo rinvio, che mi auguro il più breve possibile, concorre a

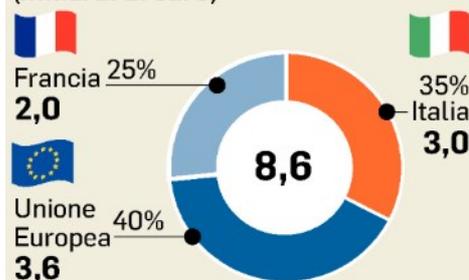
peggiore l'efficienza nella mobilità ed i livelli di qualità ambientale, disorientando imprese e lavoratori che ogni giorno fanno del loro meglio per rendere dinamica e produttiva l'area veneta. Il gioco al rinvio in attesa dell'ennesimo appuntamento elettorale - oggi le Regionali della Sardegna e domani le Europee - rischia di compromettere le performance del sistema economico del Veneto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La ripartizione della spesa

Costi previsti per la Tav Torino-Lione (salvo revisioni Ue e impatto inflazione)

Tratta transfrontaliera
(miliardi di euro)



Prima fase dei lavori
(milioni di euro)



SPESA COMPLESSIVA
a carico dell'Italia



Fonte: Ue e progetti italiani



GOVERNATORI Luca Zaia e il presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino. A destra, gli operai nel tunnel tra Francia e Italia



Fincantieri, Veneto con Bono: «È assurdo cambiare l'Ad»

►Voci di grandi manovre a Roma: al posto del manager in pista l'ex Save Simioni ►Il governatore Zaia e il sindaco Brugnaro si schierano contro il cambio della guardia

SINDACATI ALL'ATTACCO: «SE CONFERMATE QUESTE VOCI SAREBBERO UN COLPO AL MERITO E PURA MIOPIA ISTITUZIONALE» IL CASO

MESTRE Lo spoils system del governo gialloverde potrebbe toccare anche il vertice di Fincantieri, proprio il suo amministratore delegato Giuseppe Bono che l'anno scorso a Monfalcone, durante la consegna della nuova nave da crociera Msc Seaview, aveva salutato l'esecutivo Lega-M5s augurando «buon lavoro al primo governo post-ideologico della nostra Repubblica. Non significa non avere idee, ma non avere ideologie, che spesso vanno l'una contro l'altra».

LE INDISCREZIONI

Secondo il giornale "Il Fatto Quotidiano" gli ambienti del Movimento 5 Stelle più vicini al sindaco di Roma Virginia Raggi vorrebbero la sostituzione di Bono con l'amministratore delegato di Atac, l'azienda dei trasporti pubblici della Capitale: si tratta di Paolo Simioni, molto noto nel Veneto perché per anni è stato a fianco del presidente Enrico Marchi

come Ad del gruppo Save, la società di gestione degli aeroporti di Venezia e Treviso e coordinatrice del sistema aeroportuale del Nordest con Verona e Brescia.

Pur non avendo ricevuto conferme da ambienti governativi, la notizia ha sollevato una miriade di reazioni trasversali tutte a sostegno di Bono, amministratori pubblici, industriali, sindacalisti. Ai governatori della Liguria e del Friuli Venezia Giulia si è unito ieri il presidente del Veneto Luca Zaia: «Capisco le logiche della politica ma solo fino a un certo punto. Non mi spetta esprimere giudizi di natura finanziaria e lungi da me fare l'avvocato difensore di qualcuno ma debbo riconoscere che Giuseppe Bono ha gestito più che bene Fincantieri, un'azienda che ha commesse e, soprattutto da Veneto, non posso non riconoscere l'atteggiamento di rispetto negli investimenti a favore del territorio e delle nostre maestranze».

Il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese ricorda quando, anni fa, Fincantieri era sull'orlo della chiusura, «e oggi invece è un esempio di eccellenza, una delle più importanti multinazionali al mondo. È un risul-

tato eclatante e proprio ai risultati dobbiamo guardare, non alle convenienze politiche. Perciò un eventuale cambio a vertici che hanno espresso queste performance e che dimostrano quotidianamente di avere uno sprint importante, sarebbe un errore».

LA MOBILITAZIONE

Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro è andato oltre i commenti e per lunedì ha organizzato, assieme a Marinese, una conferenza stampa prorio davanti all'entrata del cantiere navale di Porto Marghera «dove presenteremo i numeri degli investimenti, i posti di lavoro creati e la strategia di Fincantieri, e quanto importante sia per la crescita del Paese e di Porto Marghera in particolare. Non voglio credere ai rumors, sarebbe una cosa totalmente assurda e sono molto fiducioso che questo non accadrà, sarebbe un'offesa all'intelligenza dell'Italia industriale».

Sulla stessa linea i sindacati nazionali e locali dei metalmeccanici: Fim-Cisl e Uilm veneziane, in particolare, affermano che, «se confermate, queste voci rappresenterebbero un colpo ferale alle speranze di quanti ancora credono nell'eccellenza italiana e nel concetto di merito. Sarebbe pura miopia istituzionale».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GIUSEPPE BONO L'amministratore delegato di Fincantieri potrebbe essere sostituito dal manager di Atac ex Save Paolo Simioni

Ponte sul Brenta, progetto pronto: appello alla Regione

► Tre Comuni fanno squadra e chiedono tempi brevi per “guarire” l’opera degradata a Venezia, è ora che Padova sia aiutata»

CAMPO SAN MARTINO

Due milioni li ha stanziati la Provincia. Altrettanti li deve dare la Regione e bisogna fare presto. E presto, se non ci saranno intoppi, vuol dire almeno un anno. Le criticità oggi non sono tali da rappresentare un rischio, ma non si può attendere ancora molto. Ne va della sicurezza degli utenti della strada e pure del tessuto economico dell’Alta Padovana, area che ha il prodotto interno lordo della Baviera.

TRE MUNICIPI IN CORDATA

Fanno compagine le municipalità di Curtarolo, Piazzola sul Brenta e Campo San Martino, riunite ieri in quest’ultimo Comune, assieme al neo vicepresidente della Provincia Marcello Bano, chiedendo alla Regione di cofinanziare i lavori sui due ponti sul Brenta della Valsugana: le verifiche eseguite anche con un drone hanno

evidenziato la necessità della messa in sicurezza, e la portata delle strutture è stata ridotta. In direzione Padova non si devono superare le 18 tonnellate, sull’altro ponte, in direzione nord, le 44 tonnellate. Divieti pressoché di sessantasei e, è stato annunciato, dopo alcuni mesi di preavviso con segnaletica, cominceranno i controlli.

La Provincia, a cui da un anno la Valsugana è stata ceduta dalla Regione, ha dato fondo a tutte le sue risorse e ha realizzato coi suoi tecnici il progetto preliminare. Necessita l’integrazione della Regione. Bano non ci gira intorno: «Finanziamento immediato. Lunedì riunione in Regione, mi attendo una risposta positiva che vuol dire, coi tempi della burocrazia, dagli 8 ai 12 mesi per iniziare i lavori, che dureranno un anno. Le province di Treviso e Verona hanno sempre avuto tutto in Regione

- tuona Bano - ora è il tempo di Padova».

«Nessun allarmismo, ma non possiamo far finta di nulla - dice Paolo Tonin, sindaco di Campo S. Martino - Il Pil ha registrato un -6%, la struttura è fondamentale per cittadini e economia, Veneto Strade ha solo asfaltato».

«VENT’ANNI DI DISATTENZIONI»

«La situazione è frutto di 20 anni di disattenzioni verso l’Alta, ora ogni intervento è emergenziale - evidenzia Enrico Zin, sindaco di Piazzola - Rischio che le aziende se ne vadano». «La Valsugana necessita anche di altri interventi, serve la Regione» aggiunge Eddy Bazzan, vice di Curtarolo. Il preliminare prevede che il ponte verso nord del 1968, non antisismico, diventi ciclopedonale. Quello verso sud, degli anni ‘50, con basamenti antisismici, diventerà a doppia corsia: dagli 8,15 mt. attuali a 10,5. Il progetto risparmia 3,5 milioni.

Michelangelo Cecchetto



IL SINDACO PAOLO TONIN

«Nessun allarmismo ma nemmeno possiamo far finta di nulla. Si deve intervenire presto, le aziende possono andarsene dall’Alta»





CONTROLLI Il ponte ripreso dal drone: questo il tratto destinato alla doppia corsia, l'altro a ciclopista

Crociere, Fincantieri raddoppia

► Investimenti per 150 milioni a Marghera e 5mila nuovi posti di lavoro per costruire 8 nuove navi

Più di 150 milioni di euro per ingrandire lo stabilimento di Fincantieri di Porto Marghera, 5 mila nuovi posti di lavoro indiretti e assunzioni anche di tecnici e progettisti a tempo indeterminato. Nel Breda finiranno per lavorare 8 mila persone che saliranno a quasi 9 mila nel periodo in cui apriranno i cantieri per raddoppiare gli edifici e i capannoni esistenti. Il Gruppo si attrezza così per rispondere all'aumento delle commesse (8 nuove navi da crociera da qui al 2027) e

all'evoluzione del mercato che richiede navi sempre più grandi, e in definitiva per rendere il cantiere navale più competitivo. Le istituzioni locali appoggiano l'operazione e stanno collaborando per la parte burocratica, in particolare con le autorizzazioni alcune delle quali già concesse. D'altro canto l'investimento non è un capriccio ma un'operazione indispensabile, senza la quale l'intero piano di sviluppo sarebbe a rischio.

Trevisan a pagina IV

Fincantieri, il grande balzo 5mila nuovi posti di lavoro

► Investimenti per 150 milioni e raddoppio degli edifici per poter produrre le nuove navi

► Fino al 2027 saranno costruiti 8 colossi del mare ad alta tecnologia. Boccata d'ossigeno per Marghera

IL PIANO DI SVILUPPO

MESTRE Da qui al 2023 Fincantieri investirà 150 milioni di euro per ingrandire lo stabilimento di Porto Marghera, in buona sostanza raddoppierà gli edifici e i capannoni esistenti, e creerà 5mila posti di lavoro in più. È un'operazione necessaria per poter realizzare tutte le nuove navi da crociera di cui ha acquisito le commesse: 8 super navi da qui al 2027, tutte intorno alle 100mila tonnellate di stazza lorda e realizzate con le tecnologie più innovative che esistono sul mercato. Le istituzioni locali appoggiano l'operazione e stanno collaborando per la parte burocratica, in particolare con le autorizzazioni alcune delle quali già concesse. D'altro canto l'investimento non è un capriccio ma un'operazione indispensabile, senza la quale l'intero piano di sviluppo sarebbe a rischio.

LE MOTIVAZIONI

Fincantieri, com'è noto, dieci anni fa rischiava la chiusura e oggi è diventata l'unica grossa realtà industriale cantieristica internazionale con joint venture e partnership negli Stati Uniti, in

Cina, in Francia (con l'operazione di acquisizione dei cantieri Stx a Saint Nazaire in Bretagna, rimessa però in discussione dopo le tensioni sorte tra i governi italiano e francese, e la joint venture paritaria con la Naval Group, uno dei principali costruttori navali europei sul mercato mondiale dei sistemi di difesa). E poi, naturalmente, c'è la crocieristica, e in questo settore il cantiere Breda di Marghera si afferma come uno dei più importanti del Gruppo.

Da qui al 2027, infatti, sono ben 8 le navi che verranno realizzate a Venezia: una della compagnia Carnival, una della Costa, una della Holland America Line, e ben cinque della Norwegian Cruises Lines, un nuovo brand acquisito da Fincantieri che a Marghera costruirà navi prototipo innovative da tutti i punti di vista, anche ambientale che, tra le tante particolarità offerte ai clienti, avranno pure una pista di go-kart sull'ultimo ponte esterno.

Entrando nei particolari del piano il Gruppo ha in programma di investire 150 milioni e mezzo di euro entro il 2023, dei quali tra i 120 e i 130 milioni per ingrandire e migliorare edifici e infra-

strutture in modo da rispondere all'aumento delle commesse e all'evoluzione del mercato che richiede navi sempre più grandi, e in definitiva per rendere il cantiere più competitivo; il resto dell'investimento è destinato a nuovi parcheggi, spogliatoi, docce e uffici oltre che per il miglioramento della sicurezza e dell'ambiente di lavoro.

LE CONSEGUENZE

Lo sviluppo della sede di Marghera, infatti, porterà anche all'aumento dell'occupazione: i circa mille dipendenti diretti saliranno del 15% soprattutto con tecnici e progettisti; i 2.500 lavoratori delle imprese terze saliranno a poco meno di 7mila; infine durante gli anni di cantiere per riqualificare lo stabilimento, ci sarà lavoro per altre 600 persone che do-

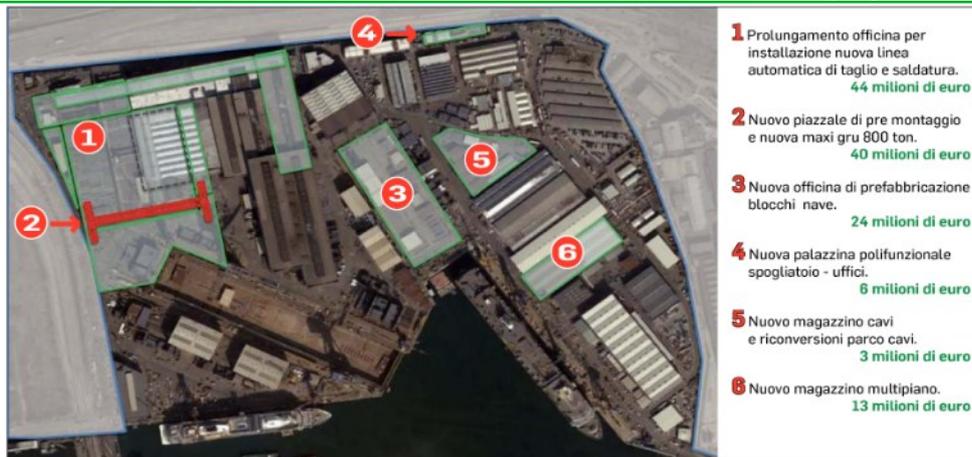


vranno costruire le nuove infrastrutture. Ecco, dunque, che serviranno nuovi uffici, nuovi spazi per docce e spogliatoi; e serviranno pure altri 150 stalli per auto, da ricavare sempre nella zona del cavalcavia di via del Commercio che dal cavalcavia di Mestre porta all'isola portuale.

Tornando alla parte più corposa del piano, ossia a quella produttiva, la riorganizzazione prevista per rendere possibile il rispetto dei tempi di realizzazione delle tante navi prevede che il Parco lamiere e profili verrà riconvertito in un nuovo piazzale, e l'officina costruzioni navali verrà parzialmente demolita consentendo di ricavare una nuova area di pre-montaggio dei pezzi delle navi grande circa 30mila metri quadrati che sarà dotata di una nuova gru a cavalletto da 800 tonnellate di portata che, da sola, costerà 40 milioni di euro. Parallelamente a questi interventi verrà realizzata la nuova Linea di costruzione pannelli che comporterà il prolungamento dell'officina esistente (come mostra il punto 1 della mappa). Anche il settore dei magazzini di stoccaggio dei materiali verrà rinnovato con la riconversione del parco stoccaggio cavi, la realizzazione di un nuovo magazzino stoccaggio cavi elettrici, la riconversione dell'officina tubi in un nuovo magazzino multipiano e nuovi soppalchi nel magazzino per le cabine prefabbricate.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alì ci riprova Va in Giunta il nuovo progetto del supermarket

► Iter diverso per il progetto di Ca' Bianca
 Previsti alberi, parcheggio e bonifiche

LIDO

Il nuovo progetto per il supermarket Ali, nell'area dell'ex distributore Esso a Ca' Bianca, arriverà giovedì in giunta comunale per l'approvazione. Il provvedimento, che segue un iter diverso dopo la prima bocciatura del Tar, passerà quindi all'esame della municipalità del Lido e Pellestrina per un parere (obbligatorio ma non vincolante), per poi approdare in commissione consiliare in Comune.

IL PROGETTO

La superficie del supermarket rimarrà invariata e non sarà più piccola come sembrava inizialmente. Ma tutto intorno la struttura commerciale avrà un parco pubblico di duemila metri quadri attrezzato dotato di un innovativo percorso pedonale-didattico incentrato sulla storia del sistema di difesa militare dell'Isola del Lido che Ali spa realizzerà, a proprie spese, e poi cederà a Ca' Farsetti. Un intervento fortemente voluto dal sindaco Luigi Brugnaro per riqualificare

un'area che attualmente è una giungla di rovi completamente degradata. Non sarà, quello del Comune, un permesso di costruire in deroga, bocciato dal tribunale amministrativo regionale, ma una vera e propria Variante urbanistica al Piano regolatore.

LA CONTROPARTITA

Come contropartita Ali spa riconoscerà a Ca' Farsetti un contributo di 712 mila euro (331 mila euro cash) tra soldi e opere di beneficio pubblico che saranno realizzate. L'area verde avrà con piantumazione di alberature di pregio e idoneo sistema di illuminazione, rendendolo così accessibile ai diversamente abili con relativa pavimentazione, per un valore complessivo di un percorso pedonale-didattico attrezzato con illuminazione per un valore complessivo. Inoltre nel nuovo progetto c'è la realizzazione di un parcheggio di circa 800 metri quadri.

GLI INTERVENTI

Qui troverà posto anche l'in-

stallazione di alcune colonnine per la ricarica elettrica di cicli, motocicli e autoveicoli, sull'area a parcheggio di pertinenza della struttura commerciale, per un valore di 40mila euro in sintonia con il progetto "Lido Green". Inoltre Ali spa si farà carico dell'esecuzione di ulteriori opere di urbanizzazione (peraltro non scomputabili dal contributo di costruzione da realizzarsi su aree di proprietà comunali. Si tratta, in particolare, del sistema fognario per lo smaltimento delle "acque bianche" di un marciapiede e piccole porzioni di verde e airole lungo via Pigafetta e sei posti auto da realizzare nella laterale di via Sandro Gallo. Il gruppo padovano, che ha più di punti vendita, ha anche l'impegno a dare avvio e completare nei termini di legge le bonifiche belliche necessarie e vigilare affinché le bonifiche ambientali della ex stazione di rifornimento, tuttora in corso, vengano tempestivamente completate dal soggetto competente.

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL NUOVO SUPERMERCATO Una veduta di come sarà l'Ali che sorgerà al posto del distributore Esso

Economia

Zanardo: «Sì alla Zes, ma attenti a non fare "entrare" i cinesi»

La Zona economica speciale di Marghera rischia di essere un cavallo di Troia per le aziende cinesi, per l'imprenditore Damaso Zanardo.

Trevisan a pagina VII

Ombre cinesi sulla nuova Zes

►L'imprenditore della logistica Damaso Zanardo ►«È un obiettivo fondamentale, ma serve attenzione chiede regole certe sulla zona economica speciale per non far entrare le aziende orientali senza limiti»

«C'È IL RISCHIO CHE PORTINO QUI DIPENDENTI E MATERIE PRIME PER VENDERE I LORO PRODOTTI A PREZZI STRACCIATI»

ECONOMIA

MESTRE «La Zes è fondamentale ma se diventa un cavallo di Troia per far entrare le aziende cinesi senza alcuna limitazione o contropartita sarebbe un disastro». Damaso Zanardo, imprenditore veneziano della logistica, è stato tra i primi a proporre negli anni scorsi di istituire una Zona economica speciale a Venezia e tra i più strenui sostenitori, e ora che Confindustria Venezia e Rovigo ne ha fatto il tema principale del 2019 è felice e dice che «il presidente Vincenzo Marinese merita tutto il sostegno necessario da noi industriali e dalle istituzioni». Allo stesso tempo mette in guardia da un pericolo che vede imminente: «A monte della Zes lagunare e rodigina, se verrà autorizzata dal Governo, devono esserci precisi accordi commerciali sugli scambi doganali, altrimenti rischiamo di dare un'opportunità enorme a economie come quella cinese senza averne in cambio nulla a parte lo sfruttamento del nostro suolo».

POSTI DI LAVORO

Zone economiche speciali sono state create in Bulgaria, Repubblica Ceca, Estonia, Lettonia, Lituania, Romania, Slovenia, Portogallo, Spagna, la sola Polonia ne ha 14, e si calcola che ognuna sia in grado di produrre 18 nuovi posti di lavoro per ogni ettaro di area produttiva e un incremento del 10% del suo fatturato, e 15 milioni di euro di nuovi investimenti. Ma un conto è dire che c'è una Zes a Bratislava, Cracovia o a Taranto, un altro è dire che la si costituisce in laguna, alle porte della città più bella e conosciuta del mondo. Un attrattore potente che, oltretutto, si trova in un punto nevralgico: «I cinesi potrebbero arrivare a Marghera con loro dipendenti, loro materie prime, loro semilavorati, loro energia, e due ore dopo aver finito il prodotto portarlo a Milano, quattro ore dopo a Monaco nel cuore dell'Europa potendo sfruttare, oltretutto, il made in Italy e il brand Venezia. Tanto per fare un esempio, possono produrre le macchine da caffè uguali a quelle della De Longhi che costano 1.500 euro ma facendole pagare 500 euro, e da Venezia esportarle in tutta Europa». Una Via della seta, insomma, che avrebbe una sola direzione.

LA LEGISLAZIONE

In attesa che il Governo valuti se concederla a Venezia, la prima Zes italiana è partita in Campania grazie al decreto Legge 91/2017, convertito nel-

la legge 123 del 2017 che le prevede solo per il Mezzogiorno al fine di catalizzare investimenti diretti esteri grazie alla concessione di agevolazioni fiscali, finanziarie, amministrative ed infrastrutturali, e per questo molto più efficaci delle Zone franche. Per Zanardo ci sono ancora delle ombre nella nostra legge che sarebbe bene eliminare prima di istituirne altre: «Differentemente da quanto avviene all'estero, il modello italiano non introduce regimi agevolativi nuovi e concreti ma utilizza strumenti già esistenti, come il credito d'imposta che, tuttavia, non assume il ruolo di fondamentale "attrattore" di capitali.

PROCEDURE COMPLESSE

Poi la governance è prevista con un assetto istituzionale troppo composito e con procedure troppo complesse lontano dalle aspettative degli investitori che chiedono invece modelli agili. Infine, considerato che il fattore agevolativo più attraente consiste nelle semplificazioni amministrative, è preoccupante il ritardo nell'emanazione del relativo decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri che dovrà contenere i criteri per tali semplificazioni».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ZES Marghera potrebbe ospitare la nuova Zona economica speciale

«Sulla Tav basta perdite di tempo»

**Confindustria critica il governo
«Senza la Lione-Torino il piano
perderebbe il suo valore europeo
E il referendum è un'ipocrisia»**

**Questo gioco
al rinvio in vista
del voto rischia
di compromettere
il sistema**

AGOSTINO BONOMO
CONFARTIGIANATO VENETO
Alessia Zorzan

Si scrive Torino-Lione, ma si legge - anche - Brescia-Padova, e quindi Vicenza, perché se grande infrastruttura dev'essere, allora non si può ragionare in termini di spezzoni. Ecco perché il via libera della Camera di giovedì alla mozione targata Movimento 5 stelle e Lega, con la richiesta di ridiscutere integralmente il progetto Tav della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia, preoccupa, e non poco, le categorie economiche beriche. Anche perché la sensazione è che si punti a rimandare tutto a dopo le europee di maggio. Si fa sempre più profonda dunque la frattura tra governo e territorio, da dove - impossibile non sentirle - si alzano forti le voci di amministratori e tessuto produttivo che chiedono di procedere, e in fretta, con l'alta velocità/alta capacità. In effetti, da Roma rassicurazioni ne arrivano poche. E le parole pronunciate ieri alla trasmissione "24Mattino" su Radio24 dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ne sono un esempio: «Non c'è un'opera bloccata, ma solo una sospesa. Non dico che non serve in termini assoluti, ma non è al primo posto nell'ordine di priorità».

«Questa infrastruttura - è invece la posizione di Roberto Travaglini di Confindustria Vicenza - conserva appieno la propria logica solo se non salta il tratto Torino-Lione. È ipocrita dire "ri-

pensiamo, non è un blocco" - aggiunge -. Cosa vogliono rivedere? Quello che deve andare in gara ora è il tunnel di base, necessario per la Tav in qualsiasi forma venga pensata, se la si vuole davvero fare. Dimostrerebbero di essere sinceri se i lavori sul tunnel di base corressero per non perdere i finanziamenti e se dessimo un segnale al mondo di essere un paese pseudo decente che non si rimangia gli accordi siglati con i trattati internazionali e non scoraggia i finanziatori». «Questo - precisa - è relativo alla linea che non ci riguarda direttamente, ma senza la quale tutta la valenza europea del progetto viene meno, perché rimane "domestico"».

Travaglini mette in guardia da altri due aspetti. Il primo, dall'idea di rivalutare l'alta velocità "virtuale", che punta ad un miglioramento tecnologico della linea per aumentarne le capacità. Soluzione «inattuabile per la nostra tratta, con le tecnologie di oggi», ricorda. Il secondo è il referendum: «Ipocrisia politica. Chi è a favore della Tav lo deve dimostrare con atti decisionali. Se il governo deve cadere su questo, che cada. C'è un circuito vizioso che l'economia reale non può più sopportare».

Sulla stessa linea anche Confartigianato Veneto, con il presidente Agostino Bonomo. «Il doppio "congelamento" di Tav e autonomia differenziata sono uno smacco per il Veneto. Il gioco al rinvio in vista dell'ennesimo appuntamento elettorale rischia di compromettere il sistema economico del veneto». «Il ritardo che il governo sta accumulando sull'autonomia lo rende coprotagonista delle inefficienze della funzione pubblica. E il rinvio sulla Tav concorre a peggiorare l'efficienza nella mobilità e la qualità ambientale». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Appalti locali, 360 mila euro in palio

Confartigianato: «Priorità alle imprese della zona negli affidamenti dei Comuni sotto i 20 mila abitanti
La legge lo consente e noi monitoreremo i risultati»

Opportunità di dare lavoro nella messa in sicurezza di edifici e strade

GIANLUCA CAVION
PRESIDENTE MANDAMENTALE

Veronica Molinari

Opere a chilometri zero, i Comuni sono chiamati a raccolta per renderle realtà. Il mandamento di Confartigianato di Valdagno va in pressing sui sindaci della valle in un incontro in cui si è fatto il punto delle future strategie.

INUMERI. Nel 2018, in vallata, le imprese artigiane erano 1.732, in leggera decrescita (-0,9) rispetto all'anno precedente, ma registrando un andamento migliore del dato provinciale (-1,2). Soffrono ancora le costruzioni (-2,3%) e i servizi alla persona (-2,3%) con rispettivamente 679 e 341 imprese. Il manifatturiero (-0,6%), con 526 ditte, va comunque meglio rispetto al resto della provincia (-2,1%), mentre i servizi alle imprese crescono dell'1,7% in controtendenza rispetto al dato provinciale (-1,6%).

GLI APPALTI. La boccata d'ossigeno per i 5.415 addetti po-

trebbe arrivare dalla legge di bilancio statale che ha alzato la soglia da 40 mila a 150 mila euro per l'affidamento dei lavori attraverso la manifestazione di interesse. E su questo ora spinge Confartigianato che vede triplicare le possibilità di aggiudicarsi opere per le imprese locali. Non solo. La nuova versione del Codice degli appalti ha stanziato contributi per i Comuni sotto i 20 mila abitanti da impegnare, entro il 15 maggio, in investimenti di messa in sicurezza di edifici e strade. Quest'opportunità, che a livello provinciale ammonta a 6,7 milioni di euro, nella valle dell'Agno si traduce in 360 mila euro: Cornedo con 100 mila euro, Recoaro, Castelgomberto, Trissino rispettivamente con 70 mila e Brogliano con 50 mila euro. «Novità che potranno portare ricadute positive sull'economia locale tramite l'assegnazione dei lavori a ditte della zona - ha commentato il presidente mandamentale Gianluca Cavion -. La nostra è un'azione di stimolo per gli amministratori perché siano sfruttate al meglio le opportunità attuali ma anche di monitoraggio, verificando i dati degli importi che saranno assegnati, il tipo di interventi e le ditte assegnatarie». E per rendere il lavoro più semplice agli amministratori, Con-

fartigianato ha già aperto la strada con incontri, diretti da avvocati specializzati in appalti pubblici, a cui hanno partecipato i responsabili delle Centrali uniche di committenza e delle stazioni appaltanti di Valdagno, Schio, Bassano, Torri di Quartesolo e della Provincia. Incontri da cui sono nate linee guida che saranno esportate nel resto della provincia, partendo da Trissino il 21 marzo. «I sindaci hanno confermato l'impegno a sostenere le imprese del territorio vista l'apertura legislativa che si sta vivendo», ha aggiunto Cavion.

SCUOLA E GIOVANI. La difficoltà delle aziende a trovare personale qualificato si supera anche con l'esperienza "alternanza scuola-lavoro". «Anche sulla formazione è arrivata la disponibilità dei sindaci a sottoscrivere le future attività che metteremo in campo intercettando i bandi sulla formazione per sviluppare iniziative di contaminazione tra mondo del lavoro e giovani - ha concluso Cavion -. Il capitolo orientamento scolastico deve essere rivisto con particolare attenzione all'esperienza dell'alternanza scuola-lavoro che, già in passato, si è dimostrata premiante. In Italia però è stata complicata dalla burocrazia». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Confartigianato va in pressing sui Comuni per l'affidamento diretto di opere a imprese locali. ARCHIVIO



I sindaci con i leader degli Artigiani Cavion e Bonomo, al centro. VEMO.

ACCORDO DI PROGRAMMA

Nuova Stazione e piastra con le torri Marghera dice no

Il consiglio vota un documento di prescrizioni al sindaco «Polemiche per l'uso del Piano casa, ok al collegamento»

Mitia Chiarin

Accordo di programma sulla stazione di Mestre, il consiglio di Municipalità di Marghera punta i piedi e avvisa il sindaco. Niente deleghe in bianco ma una raffica di prescrizioni votate dalla maggioranza di centrosinistra con l'appoggio dei cinque stelle. Astenuti lista Brugnaro e Lega Nord.

«Il consiglio di Municipalità di Marghera non intende conferire un mandato in bianco all'amministrazione comunale nella trattativa per l'accordo di programma sulla riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria. Tanto più a un'amministrazione che, dal suo insediamento, ha sempre dimostrato di non tenere molto in considerazione le istanze delle Municipalità e la partecipazione più ampia della cittadinanza», spiega il presidente Gianfranco Bettin.

La Municipalità parte dal rilevare la crescita intensiva di insediamenti ricettivi che rendono l'area sempre più congestionata, e la necessità di nuovi spazi urbani, e pone i propri paletti alla piastra tra i due versanti della stazione e il suo collegamento con l'intervento tra via Ulloa e il quartiere Cita, che attende come contropartita anche un grande parco.

Il mandato al sindaco Brugnaro che arriva da Marghera, quindi, è di «definire il beneficio pubblico derivante dall'aumento della superficie dell'edificio Ex Poste» e sia espressa-

mente specificato l'impossibilità «di ricorrere al piano casa».

Marghera chiede studi preventivi sull'invarianza idraulica e di vincolare i proventi «definiti con il beneficio pubblico, con le monetizzazioni e gli oneri di costruzione alla realizzazione della piastra sopraelevata di collegamento tra Mestre e Marghera» che va realizzata contestualmente alle torri albergo da 100 metri dell'ex Poste e di Sistemi Urbani.

«La piastra sopraelevata dovrà avere caratteristiche di alta qualità urbana ed architettonica, prevedendo l'inserimento di funzioni urbane e di piazza pubblica», dice il consiglio che non vuole «un semplice collegamento pedonale sopraelevato». E per garantire l'attuazione dell'Accordo di programma tutti i soggetti proprietari vanno coinvolti, compresi i privati come la Cediv Spa, gruppo Salini, che in via Ulloa deve realizzare una ampia lottizzazione con due torri albergo, aree direzionali, commerciali e residenziali.

Area da collegare alla piastra con il parco previsto da anni (estensione di almeno il 50% dei 30 mila metri quadri dell'intervento) e con l'inserimento, sul lato sud della stazione di «importanti funzioni urbane connesse alla stazione ferroviaria, quali quelle di interscambio tra i diversi sistemi di mobilità su ferro e su gomma, che dovranno essere connessi direttamente al sistema della tangenziale, senza coinvolgere, in alcun modo, la viabilità urbana di Marghera». —



Il progetto dell'intervento di Cediv-Salini in via Ulloa



BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

La Corte dei conti insiste: nuovo allarme corruzione negli enti pubblici veneti

Venezia, all'inaugurazione dell'anno giudiziario l'allarme del presidente Greco: le mazzette «una delle cause di più grave pregiudizio»
Roberta De Rossi

VENEZIA. Un viaggio attraverso il malcostume, le furbizie, le incapacità che ancora si annidano all'interno delle amministrazioni e delle aziende pubbliche venete. L'hanno percorso, ieri, il presidente della Corte dei Conti Carlo Greco e il procuratore regionale Paolo Evangelista, raccontando un anno di attività dei magistrati contabili veneti: occasione ufficiale, l'apertura dell'anno giudiziario della Corte.

12 MILIONI DI EURO

Anzi, 12,461 per la precisione. A tanto ammontano le condanne per danno erariale emesse dalla Corte dei Conti nel 2018. Ecco i casi più clamorosi, pur tutti appellabili.

EMERGENZA BUSTARELLE

«Nell'anno trascorso, gli illeciti derivanti da condotte corruttive hanno costituito una delle cause di più grave pregiudizio per gli interessi pubblici», sottolinea il presidente Carlo Greco, «nonostante le misure di contrasto del pm penale e di quello contabile. Al danno prodotto dalla corruzione e perseguibile in giudizio, va sommato l'enorme danno per la collettività determinato dalla distrazione di ingenti disponibilità finanziarie, che avrebbero potuto essere destinate a fini pubblici, con effetti devastanti sul contesto delle amministrazioni danneggiate e la crescita economica del territorio»

Un esempio? I tre dirigenti e funzionari corrotti dell'Agenzia delle entrate del Vicentino che si facevano pagare per pilotare le verifiche fiscali nelle conchiglie, condannati a risarcire oltre 800 mila euro.

MALVERSAZIONI

La sentenza più imponente è la condanna a risarcire 4,196 milioni inflitta alla Ipas Scarl e al suo legale rappresentante Lando Moreno: fondi ricevuti dalla Regione con l'impegno di realizzare un'attività con l'assunzione di disabili e ex detenuti, ma che invece sono stati spesi - secondo i giudici - solo per acquistare un capannone in quel di Monselice. Sempre legata a Moreno anche la coop sociale Athena, con sede a Mestre, che ottenne dalla Regione altri 2,6 milioni di euro per realizzare una residenza estiva per disabili a Laggio di Cadore: anche qui, incassati i soldi, non se ne fece nulla. Nuova condanna al risarcimento.

ATER DA MUNGERE

Lavori affidati senza delega sempre alle stesse imprese, partecipazione ad assemblee di condominio senza autorizzazioni. È accaduto all'Ater di Venezia, fino al 2014: di questo si è convinta la Corte dei Conti che ha condannato due ex architetti dell'azienda di edilizia pubblica di Venezia a risarcire 214 mila euro.

VIGILIE MULTE

Tre milioni e mezzo di multe non riscosse, da automobilisti che correvano troppo lungo la Tangenziale di Padova, nell'autunno del 2014. Colpa - secondo la Corte dei Conti - dell'allora comandante della Polizia locale di Padova Antonio Paolucci e, in misura minore, della vice comandante Maria Luisa Ferretti, per aver arbitrariamente deciso di revocare la gestione della rete di autovelox alla Aps Holdin e Net-Tele Rete Nord, senza giustificato motivo, dal momento che la creazione di un server e un portale ad hoc presso la Polizia locale non avrebbero dovuto far venir meno i rilievi. Comandante condannato a risarcire 800 mila euro, 10 mila la vice. —

BY-ND-NC/ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il pubblico alla cerimonia, a lato dall'alto il presidente Greco e il procuratore Evangelista

L'INTERVISTA

Appello di Zoppas al premier Conte «L'autonomia sia la priorità»

PAOLO POSSAMAI

Che c'entra la spending review con la secessione dei ricchi? Nulla, secondo Matteo Zoppas. Il presidente di Confindustria Veneto, erede di un cognome marchio entrato ieri nelle case degli italiani con le lavatrici, oggi leader con le acque minerali, dice che «la battaglia per l'autonomia del Veneto, della Lombardia, dell'Emilia non ha nulla di egoistico. È l'ultima chance di riscatto dell'Italia intera, perché innesca una radicale revisione della spesa pubblica». / APAG.17

Il leader di Confindustria Veneto: «È l'ultima chance per innescare una radicale revisione della spesa pubblica»

Zoppas: «Passati 17 mesi dal referendum Appello a Conte, l'autonomia sia priorità»

L'INTERVISTA

PAOLO POSSAMAI

Che c'entra la *spending review* con la secessione dei ricchi? Nulla, secondo Matteo Zoppas. Il presidente di Confindustria Veneto, erede di un cognome marchio entrato ieri nelle case degli italiani con le lavatrici, oggi leader con le acque minerali, dice che «la battaglia per l'autonomia del Veneto, della Lombardia, dell'Emilia non ha nulla di egoistico. È l'ultima chance di riscatto dell'Italia intera, perché innesca una radicale revisione della spesa pubblica».

Ma che effetto le ha fatto apprendere dal premier Conte che ci vorrà ancora un numero imprecisato di mesi per maturare l'intesa tra governo e Regioni?

«Sono passati 17 mesi da quando i cittadini veneti e lombardi hanno espresso la propria volontà con un referendum. Volontà conseguente alla esasperata necessità di ridare una lo-

gica alla gestione delle risorse pubbliche, sempre nell'interesse nazionale. Siamo abituati a dare risposte immediate con i fatti, lo stesso ci aspettiamo dal cosiddetto governo del cambiamento. Rivolgo un appello al premier Conte: l'autonomia deve essere la priorità che i cittadini veneti hanno manifestato».

Magari il governo ritiene che sia una priorità solo di veneti e lombardi. Dal Mezzogiorno difatti sorgono quasi solo voci contrarie, di ogni colore politico.

«Proviamo a uscire dalle trincee, poiché l'attribuzione di nuove competenze alle Regioni implica una vera innovativa manovra sulla spesa. Le Regioni saranno chiamate a responsabilità diretta, a valutare le singole voci di spesa e a esprimere il massimo di efficienza. Ne beneficia tutta l'Italia. Se il cosiddetto governo del cambiamento vuole esserlo davvero, questa è la massima opportunità che ha per incidere sulla spesa, sul debito, sulle tasse». **Dal tono pare abbia scarsa fiducia nel "governo del cambiamento".**

«Stiamo subendo le conseguenze di una manovra assistenzialista, dominata da logiche improduttive e effetto di una cultura economica agli antipodi del nostro pensiero. La recessione è già in atto e non so come si possa negarlo. Le imprese hanno innescato il freno sugli investimenti, poiché non vedono chiarezza all'orizzonte e anzi nubi nere. Ebbene, se il governo vuole davvero innovare la macchina pubblica e generare una autentica strutturale revisione della spesa, ha una occasione storica consentendo a Emilia, Veneto e Lombardia di andare avanti nell'autonomia. Le altre Regioni potranno fare lo stesso percorso, e così nei prossimi dieci anni riformare il Paese. E ab-



battere le tasse».

L'autonomia richiesta dalle Regioni del Nord cosa c'entra con le tasse?

«Mi pare ovvio. Autonomia significa identificare gli sprechi, indicare i fabbisogni effettivi dei vari territori e dei diversi servizi. La razionalizzazione della spesa è il vero obiettivo di questa possibile riforma federale. E dunque non vogliamo pagare tutti un po' meno tasse? Su questo target di fondo l'intera Confindustria converge, come ha detto anche il presidente Boccia».

E però pezzi della Confindustria al Sud non mancano di marcare la polemica.

«Internamente abbiamo un continuo confronto. Ma la posizione non può che essere univoca, facendo sintesi delle istanze dei vari territori e nella consapevolezza che a nessuno sarà tolto nulla. Qui si tratta solo di non comprimere chi vuole esercitare più autonomia e liberare energie».

Ma lei ritiene plausibile che la Regione Veneto, per esempio, si candidi a assumere tutte le 23 competenze indicate nella Costituzione? Ne sarebbe davvero capace?

«Non so entrare nelle valutazioni tecniche. Naturalmente andrà riconosciuta allo Stato una clausola di supremazia, insomma un diritto di intervento per garantire gli interessi della comunità nazionale. Posso dire che la sanità è imprescindibile, così come che a noi imprenditori interessano le competenze in tema ambientale e delle infrastrutture. Anche il campo della istruzione è importantissimo: posto che le imprese del Nord hanno necessità assoluta di manodopera tecnica formata e che lo Stato non se ne occupa a dovere, che male ci sarebbe se le Regioni del Nord potenziassero finalmente gli Its? Ne soffrirebbe davvero l'unità nazionale?» —

 BY-NC-ND ALIQUINI I DIRITTI RISERVATI



Matteo Zoppas (Confindustria)



Matteo Zoppas, presidente veneto della Confindustria

L'INDAGINE CONGIUNTURALE

Gli industriali di Vicenza: meno investimenti, calo al livello del 2015

VICENZA. Scende nuovamente a gennaio il "Leading Indicator Vicenza" (Liv), indice che riassume la fiducia degli imprenditori vicentini sullo stato di salute dell'economia, tendenza iniziata a gennaio dell'anno scorso. Lo ha reso noto ieri Confindustria Vicenza, che registra il "sentiment" delle aziende e le aspettative a sei mesi. Il Liv di gennaio 2019 tocca -7,0 contro il -3,5 registrato a ottobre. Il "sentiment" a sei mesi, inoltre, mostra un ulteriore e significativo calo di fiducia rispetto alla scorsa rilevazione, passando da -20,6 a -26,9. Tra le variabili specifiche dell'indice, la previsione a sei mesi del portafoglio ordini Italia, che scende ulteriormente a -8,6, ed è negativa anche la previsione degli investimenti a sei mesi, che non risultava negativa da ottobre 2015. Le altre due variabili, portafogli ordini estero e occupazione: il trend è negativo pur rimanendo ancora al di sopra dello zero.

«La rilevazione di gennaio 2019 - spiega Andrea Beretta Zanoni, professore di strate-

gia aziendale all'Università di Verona - è uno specchio fedele di quanto a livello più generale è successo tra la fine dello scorso anno e l'inizio del nuovo. Purtroppo tutte le tendenze che già si cominciavano a intravedere nella prima parte del 2018 vengono confermate, con però un'accelerazione del deterioramento della fiducia che era emerso già ad ottobre e che in questa prima rilevazione dell'anno subisce un'ulteriore conferma. Colpisce, anche simbolicamente, l'ingresso in area negativa delle attese relative agli investimenti. Ciò dimostra che il deterioramento delle aspettative e della fiducia attualmente in corso ha una dimensione e una profondità che non andrebbero sottovalutate».

Maggiore tenuta per la previsione sull'occupazione, che rimane in area positiva con un +7,5. «Occorre però ricordare - conclude Beretta - che di norma l'occupazione reagisce con più lentezza perché maggiormente legata alle dinamiche economiche del passato recente». —



Il presidente Luciano Vescovi



SALVINI: TAV VENETA, AVANTI

Il vicepremier a Verona: autonomia entro la fine dell'anno

TOSATTO / APAG. 15



IL VICEPREMIER LEGHISTA ALLA FIERA DI VERONA

Salvini: la Tav serve al Veneto e sarà fatta

Le felpe e il bagno di folla: «Ad aprile inaugurerò il primo tratto di Pedemontana. L'autonomia? Sicuramente entro l'anno»

Torino-Lione: «Va bene rivedere progetto e costi ma il trasporto su treno è pulito e conveniente»

dall'inviato
Filippo Tosatto

VERONA. All'ora di pranzo il vicepremier Salvini sbuca tra i motori ruggenti di Transpotech (il salone veronese della logistica intermodale) e, incurante dei notabili che gli fanno capannello, smette il giubbotto poliziesco per indossare la felpa di Alis, l'associazione delle imprese di trasporto presieduta dall'amico del cuore Guido Grimaldi. Che dire? Un ministro degli Interni in versione uomo-sandwich non è evento di tutti i giorni perciò l'armatore napoletano non lesina il miele - «Grazie Matteo, noi ti stimiamo, la gente ti ama» - spronando il popolo dei camionisti all'applauso, in verità prolungato e fragoroso.

TRATTA BRESCIA-PADOVA

Tant'è. Prima di guadagnare la tribuna, l'equanime Capitanoripete la vestizione a beneficio degli autotrasportatori iscritti alla Confcommercio di Paolo Uggé, poi si inoltra nella solita giungla di telecamere e cronisti, dispensando ottimismo a piene mani.

Il sospirato completamente della Tav ferroviaria sul tracciato Brescia-Padova? «È un'opera che al Veneto serve, perciò si deve fare e si farà, l'ho detto anche a Conte»; la controversa mozione gialloverde che congela l'Alta Velocità Torino-Lione subordinando all'analisi 5 Stelle costi-benefici officiata da Dani-

lo Toninelli? «Resto convinto che rispetto alla gomma il treno sia più veloce, inquinino di meno e comporti una spesa minore. Quindi si può rivedere il progetto, si può risparmiare sulle vecchie macro stazioni però bisogna andare avanti, se abbiamo speso soldi per bucare una montagna meglio concludere il lavoro. Da parte mia, in aprile sarò di nuovo da queste parti per l'apertura del primo tratto di Pedemontana Veneta».

Sperando sia la volta buona, dopo i tagli del nastro annunciati e cancellati a ripetizione. Di certo, il governatore Luca Zaia (ieri costretto al divano dal riacutizzarsi dei malanni al ginocchio operato) incrocerà le dita.

FINCANTIERI, IL SÌ ABONO

Dalle strade al colosso navalmeccanico, con i *rumors* riguardanti l'amministratore delegato di Fincantieri, apprezzato dal Carroccio ma poco amato dal M5S: «Stimo Giuseppe Bono per quello che ha fatto e conto che continui a farlo a lungo, sarò a Monfalcone la settimana prossima per inaugurare l'ennesimo gioiello dell'imprenditoria italiana. D'altronde, in questi mesi sono diventato un esperto di portualità e seguo una rotta precisa: quando arriva ricchezza i porti sono stra-aperti, se si profilano problemi allora è meglio chiuderli». L'accenno ironico al caso Diciotti, dopo il "no" gialloverde al processo a suo carico per il sequestro dei migranti a bordo, introduce il fatidico traguardo federalista, a sua volta al centro di un braccio

di ferro nella maggioranza: «L'autonomia? Sicuramente entro l'anno, per noi è un motivo d'orgoglio nel senso che prima sono partiti il Veneto e la Lombardia e adesso tante altre regioni stanno facendo la stessa richiesta. Vogliamo fare le cose per bene», annuncia volgendo lo sguardo ai colonnelli leghisti in platea - il sottosegretario alla Salute Luca Coletto, Roberto Ciambetti presidente del consiglio del Veneto, la capogruppo all'Europarlamento Mara Bizzotto - che annuiscono soddisfatti.

LE FRECCIATE A UE E FITCH

Che altro? Le immancabili punture di spillo al Bruxelles e alla finanza predatrice: «Mi dicono che l'Ue aprirà una procedura di pre-infrazione se eroghiamo aiuti diretti per sviluppare i porti. L'hanno già minacciato per i risarcimenti ai risparmiatori veneti colpiti dal crac della banche e per il sostegno gli allevatori sardi. Mi viene come il dubbio che non siamo noi a sbagliare ma l'Europa a dover cambiare, completamente; ce n'è anche per le note critiche dell'agenzia Fitch sull'economia nostrana: «Io commento la vita reale, ad esempio i 65 mila italiani che in tre settimane hanno firmato per la pensione a quota 100; le previsioni e la fantascienza mi interessano poco». A presto rivederci. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Verona, il vicepremier Matteo Salvini parla alla platea di Transpotec, il salone del trasporto e della logistica

L'ASSESSORE REGIONALE ALLE INFRASTRUTTURE

De Berti: «Alta Velocità vitale per l'economia del Nordest»

«Non permetteremo che il nostro territorio sia isolato dai corridoi di sviluppo europei»

VERONA. Delegata a rappresentare il dolorante Luca Zaia, l'assessore regionale alle infrastrutture e ai trasporti Elisa De Berti non lascia margine ad equivoci: «Distinguiamo la Tav Torino-Lione dal completamento dell'Alta Velocità sul percorso Brescia-Padova. Se il primo dossier è oggetto di una revisione, il che non equivale affatto ad uno stop ma ad un approfondimento nel merito, la tratta di competenza veneta non è assolutamente in discussione. Fa parte del nostro programma elettorale e la porteremo a compimento perché rientra nel Corridoio mediterraneo e rinunciarvi equivarrebbe ad isolarci dai mercati dell'Europa, basti pensare che dei cinque corridoi europei, ben tre reti di trasporto attraversano il Veneto e due di queste si incrociano a Verona».

Eppure c'è chi ne contesta l'opportunità, lamentando costi eccessivi... «È una sciocchezza. La Tav è assolutamente necessaria, anzitutto per separare il traffico internazionale da quello regionale che oggi crea problemi sia alle merci che alle frecce a lunga percorrenza. La quadruplicazione delle linee consentirebbe di riservarne

due ai passeggeri, garantendo finalmente certezze alle imprese. Oggi la linea ferroviaria tra Brescia e Padova è intasata, satura, crea problemi. Insomma, è poco incentivante rispetto alla gomma. È vero che attualmente il traffico su rotaia rappresenta una minima parte del totale ma in questi casi è l'offerta a stimolare la domanda. E mi riferisco ad incentivi nazionali, non certo locali, perché questo terreno il Veneto non potrà mai competere con la concorrenza delle regioni confinanti, Friuli e Trentino, che usufruiscono delle risorse garantite dallo statuto speciale. È lo Stato che deve compiere una scelta strategica di trasferimento dei flussi dalla gomma al ferro. Altro che il teatrino No Tav e Sì Tav, qui è in gioco il futuro del nostro sistema economico e produttivo. Nel Veronese sono già stati spesi molti soldi, tra progetti ed espropri, altri finanziamenti sono in arrivo, sarebbe una follia rallentare».

La spesa - c'è chi parla di 61 milioni a km - è oggettivamente elevata: «I benefici potenziali lo sono assai di più», ribatte la leghista veronese «pensiamo soltanto ai collegamenti con i porti di Venezia e Genova. Fermare la Tav significa bloccare la crescita del Paese azzoppando il lavoro e l'impresa nel Veneto. Non lo permetteremo». —

Filippo Tosatto



Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture e ai trasporti



Boccia: “Aprire subito i cantieri governo ostile agli industriali”

Il presidente di Confindustria: serve un piano shock per l'economia, no all'Alitalia di Stato

Roberto Mania

Un «piano shock» per far ripartire l'economia. Boccia, presidente di Confindustria,

propone di aprire i cantieri delle opere già finanziate. «Così – dice a *Repubblica* – avremmo centinaia di migliaia di nuovi posti di lavoro». *pagina 3*

Boccia “Serve un piano shock apriamo i cantieri per ripartire Il governo è ostile all'industria”

Intervista di **ROBERTO MANIA**

L'allarme del presidente della Confindustria: “La ripresa non c'è, bisogna intervenire al più presto, senza creare altro deficit, prima delle europee”

ROMA

Un «piano shock» per far ripartire l'economia. Vincenzo Boccia, presidente della Confindustria, propone di aprire subito i cantieri delle opere già finanziate. «Il che – spiega in questa intervista – non avrebbe alcun impatto sul deficit pubblico e creerebbe centinaia di migliaia di nuovi posti di lavoro».

Presidente, Fitch ci ha graziati confermando il rating ma descrivendo uno scenario negativo e impietoso: aumento del debito, difficoltà delle banche, scarsi investimenti e soprattutto rischio di elezioni anticipate. Il governo ha interpretato la conferma del rating come il riconoscimento della solidità della nostra economia. Lei cosa pensa?

«Siamo di fronte a un oggettivo ed evidente rallentamento dell'economia – globale, europea, tedesca – e i dati di dicembre e

gennaio ci confermano che purtroppo subiamo quest'andamento più di tutti. Negare l'evidenza e la realtà non serve. Esserne consapevoli è la precondizione per reagire quanto prima».

Quanto prima cosa vuole dire? Prima delle elezioni europee di maggio?

«Vuol dire fare presto, assolutamente prima del voto».

Non vede, come il governo, una ripresa nella seconda parte dell'anno per effetto dei provvedimenti varati con la legge di Bilancio a partire dal reddito di cittadinanza?

«Noi non la vediamo la ripresa. Le nostre imprese associate ci dicono che anche a gennaio si avvertono cali di fatturato e l'eventuale effetto sulla domanda interna auspicato dal governo non basterà a contenere il rallentamento dell'economia. Occorre fare anche altro, non si può prescindere dalle ragioni dello sviluppo. Perché la questione sociale si deve affrontare puntando sullo sviluppo. Dobbiamo combattere la povertà, non rischiare di far aumentare gli attuali cinque milioni di poveri».

Ritiene, dunque, che sia necessaria una manovra correttiva entro l'estate? Di quale entità? Quali misure servirebbero?

«La prima cosa da fare è aprire

immediatamente i cantieri usando le risorse già stanziate. Il che significa non fare ricorso al deficit e creare occupazione. L'Ance (l'associazione dei costruttori, ndr) indica per le sole opere di valore superiore a 100 milioni di euro risorse stanziate per 26 miliardi in grado di generare centinaia di migliaia di posti di lavoro. Il nostro centro studi prevede che in tre anni potremmo avere un incremento del Pil dell'1 per cento solo grazie a queste opere a cui vanno sommate tutte le altre. Occorre un vero piano shock per il Paese e non penalizzare le imprese e il lavoro».

Siamo diventati un Paese a rischio deindustrializzazione?

«Siamo un Paese che – nonostante sia la seconda manifattura d'Europa e debba vedersela con Paesi come Cina, Usa e Germania che puntano sull'industria – ancora dibatte ed è ostile all'industria. Un vero paradosso per un Paese che spesso perde di vista i suoi fondamentali economici: esportiamo 550 miliardi



di euro di cui 450 grazie all'industria e questo significa attrarre ricchezza nel Paese e per il Paese».

Si riferisce all'ostilità del Movimento cinque stelle?

«Ci riferiamo alle scelte del governo. Per noi il governo è tutt'uno».

Andrete in piazza per sostenere la ripresa dei lavori per la Tav?

«Siamo stati tra i primi a manifestare il 3 dicembre a Torino con altre undici categorie. Rinunciare a un'opera come la Tav, rinunciare a una parte finanziata dall'Europa, rinunciare all'occupazione che a regime genererebbero i cantieri – secondo uno studio della Bocconi darebbero lavoro a 50.000 persone – in questo momento storico della vita economica dell'Italia e dell'Europa è davvero incomprensibile. Ma non è questo il momento della piazza».

Perché siamo gli unici in recessione in Europa? È colpa delle scelte di politica economica del governo o è colpa delle imprese che non investono più?

«Purtroppo siamo quelli che subiscono di più il rallentamento. L'industria tedesca peggiora, ma la Germania sta pensando a misure importanti sul fronte imprese e infrastrutture. E noi? Come

“

Siamo un Paese che ha la seconda manifattura d'Europa ma è ostile all'industria. Un vero paradosso visto che esportiamo 550 miliardi di euro

intendiamo reagire? Ancora a cercare di chi è la colpa? Così troviamo altri alibi? Occorre una stagione della consapevolezza e della reazione: oramai è finita quella degli alibi, delle colpe e di quello che personalmente chiamo il "presentismo"».

Resta il fatto che il sistema produttivo italiano è fragile con troppe piccole imprese, scarsamente innovative. Anche qui è responsabilità della politica o degli imprenditori che fanno male il loro mestiere?

«Questi sono i soliti preconcetti di tanti. Ma qualcuno si è chiesto come facciamo a essere la seconda manifattura d'Europa nonostante i deficit di competitività del Paese? Una nostra impresa paga il 20% di tasse in più, il 30% di costo dell'energia in più e il Paese ha tempi della giustizia lunghissimi e infrastrutture inferiori alla Germania eppure siamo secondi ed esportiamo grazie all'industria 450 miliardi. Sfidaremmo qualsiasi Paese al mondo ad arrivare secondo con i nostri deficit di competitività. Questo significa che abbiamo un apparato industriale fatto di imprenditori e lavoratori di primo piano e dovrebbe farci fare i conti con le nostre potenzialità».

Teme la minaccia del governo

Rinunciare a un'opera come la Tav in questo momento storico della vita economica dell'Italia e dell'Europa è davvero incomprensibile

di far uscire le aziende pubbliche, dall'Eni alle Poste, dalla Confindustria? Quanto versano le imprese pubbliche nelle casse della Confindustria?

«Questa è un'altra grande *fake news*. Le "pubbliche" rappresentano il 2% dei voti e il 4% dei contributi che per Confindustria nazionale significa circa un milione di euro. Sono imprese quotate. Queste "minacce" non mineranno la nostra autonomia».

Lei però è stato eletto anche grazie ai voti dei gruppi pubblici.

«La mia elezione non è dovuta alle aziende pubbliche: sia per i voti che rappresentano e sia perché hanno scelto in modo diverso. Ad esempio Finmeccanica e Fincantieri non mi hanno votato».

È favorevole all'intervento dello Stato per l'ennesimo salvataggio di Alitalia? Alle imprese serve una compagnia di bandiera?

«Non siamo favorevoli a salvataggi con i soldi dei contribuenti. All'Italia e alle imprese servono vettori e aeroporti efficienti che colleghino il Paese al mondo. Non vorremmo che dietro questo nuovo interventismo pubblico vi sia solo una logica elettorale e assistenzialistica nonché tanta voglia di spartirsi un po' di poltrone».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

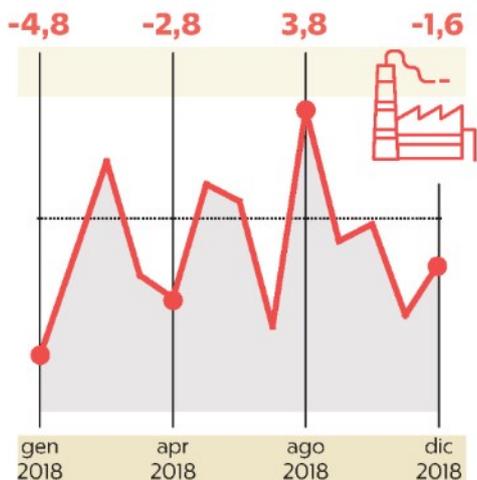
Non siamo favorevoli al salvataggio dell'Alitalia con i soldi pubblici. Alle imprese servono vettori e aeroporti efficienti che colleghino il Paese al mondo

”

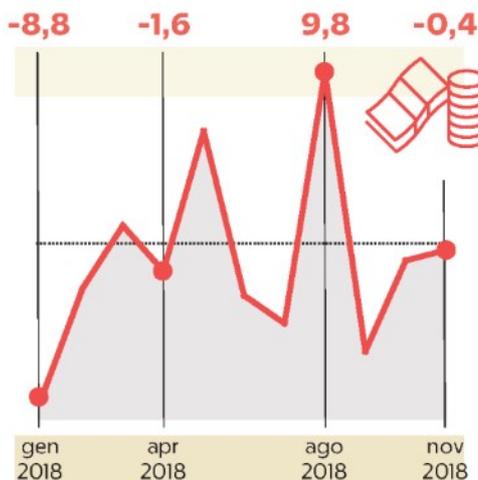
I numeri

La frenata dell'Italia (dati in %)

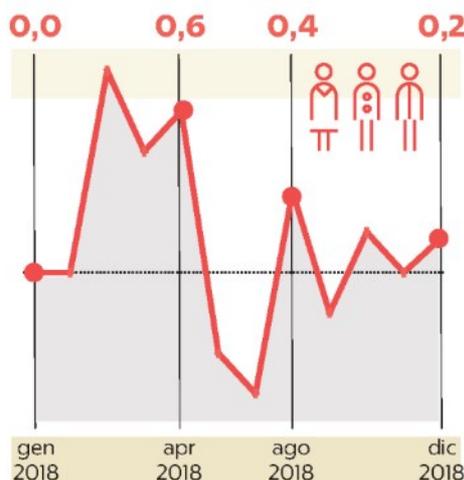
Fatturato dell'industria



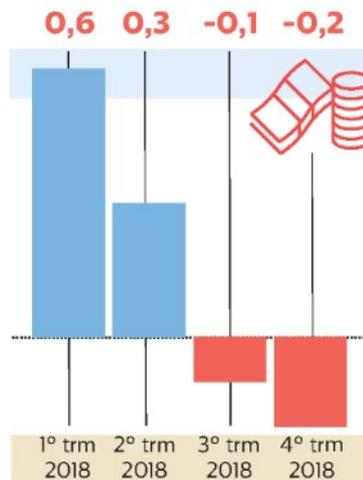
Ordinativi dell'industria



Occupazione

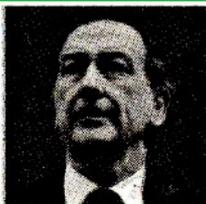


Pil



Al vertice

Vincenzo Boccia, 55 anni, salernitano, è dal 2016 il presidente della Confindustria, la più importante associazione delle imprese italiane. È l'amministratore delegato dell'azienda di famiglia, le Arti Grafiche Boccia



GIUSEPPE SALA

L'inchiesta

Case, sui prezzi peserà l'effetto baby-boomers

ADRIANO BONAFEDE • pagina 10

L'inchiesta

Case, effetto baby-boomers prezzi giù, si salva Milano

ADRIANO BONAFEDE, ROMA

Via via che i nati dal 1945 al 1964 invecchieranno serviranno sempre meno abitazioni. Il punto di svolta, secondo il Cresme, sarà dal 2028, quando il numero delle famiglie inizierà a calare. I millennials pagheranno di meno

Che ne sarà dei prezzi degli immobili? Del tema di un abbassamento delle quotazioni nei prossimi anni, come tendenza di lungo periodo, si discute da tempo. Il motivo è semplice: via via che le generazioni dei baby boomers (ovvero di coloro che sono nati tra il 1945 e il 1964) diventeranno vecchi e i loro figli e nipoti, che sono molti meno, si ritroveranno abitazioni in eccesso rispetto ai loro bisogni e quindi dovranno vendere: si avrà quindi una situazione sfavorevole ai prezzi, con tanti che vendono e pochi che acquistano. Di recente ha ripreso questo tema *L'Economist* che si è inserito in un dibattito già aperto da tempo negli Stati Uniti per poi applicarlo alla situazione inglese. Il punto è sempre lo stesso, e vale anche per gli italiani e un po' per tutte le popolazioni occidentali: nei prossimi 10-20 anni, un po' per volta, tutti i baby boomers giocoforza lasceranno le loro belle abitazioni, un po' per ritirarsi in qualche casa di riposo, un po' per cambiare le loro grandi case con dimore più piccole, un po' perché passeranno a miglior vita: al loro posto i millennials, che sono molti meno, avranno a disposizione una quantità di case che col passare del tempo eccederà i loro bisogni. Quindi saranno costretti a

vendere, ma ciò farà a poco a poco scendere i prezzi.

BENE PER I GIOVANI

Una bella notizia per i giovani che finora hanno visto l'acquisto di una casa come un miraggio, dati i prezzi salatissimi. Ma una brutta notizia per tutti quelli che hanno sempre creduto nell'investimento immobiliare. Non c'è adesso soltanto la crisi - da cui l'Italia in questi anni non si è per la verità mai ripresa, salvo in alcune aree, al contrario di tutti gli altri principali paesi occidentali - ma una tendenza che, pur ancora agli inizi, gioca nel medio-lungo termine a sfavore di una crescita dei prezzi. Il Cresme, uno dei principali istituti di ricerca immobiliare, ha elaborato per Affari & Finanza un'indagine inedita.

L'inchiesta dell'*Economist* ha mostrato, numeri alla mano, che coloro che hanno più di 65 anni, il 23% della popolazione, possiede ben il 43% delle case. Anche chi ha tra 50 e 64 anni, il 24% della popolazione, possiede il 33% degli immobili. Insieme, gli ultracinquantenni, il 47% degli inglesi, sono proprietari del 76% delle case.

Anche in Italia il Cresme fotografa una situazione non molto dissimile, se non per un invecchiamento ancora più pronunciato: le famiglia con oltre 64 anni, che sono il 37% del totale, pos-

siedono il 41% degli immobili. I nuclei famigliari tra 55 e 64 anni, il 18,2% del totale, hanno il 20,2% del totale delle case. Insieme, gli ultracinquantenni possiedono quasi il 60 per cento di tutti gli immobili destinati ad abitazione. Inoltre, più è alta l'età, maggiore è la quota di famiglie proprietarie sul totale: da 55 anni in su il 76,5% del totale possiede una casa, una quota che si riduce al 44,4% fra chi ha meno di 35 anni.

Insomma, come si vede, la proprietà immobiliare è perlopiù concentrata fra gli anziani. In più, il Cresme ha calcolato che ben il 32 per cento di tutte le famiglie, quindi quasi un terzo del totale, è composto da persone sole. Una percentuale che, ovviamente, aumenta con l'età: ciò significa che sempre più persone si ritrovano in case troppo grandi per le loro esigenze, e ciò costituisce di per sé un incentivo alla vendita, magari per pas-



sare in abitazioni di taglia più piccola. Ben il 76,5 per cento delle famiglie di persone sole oltre i 45 anni, secondo i calcoli del Cresme, è proprietaria di una casa, mentre questa percentuale scende al 50 per cento tra chi ha meno di 45 anni. «Con l'invecchiamento della struttura demografica - spiega Lorenzo Bellicini, ad del Cresme - la componente di famiglie con persona di riferimento anziana andrà aumentando, determinando un considerevole incremento delle estinzioni di nuclei esistenti: questo vuol dire che sta cominciando una fase che porterà nel decennio 2027-2037 a una diminuzione del numero delle famiglie residenti. Del resto il calo della popolazione italiana è già iniziato: tra 2014 e 2018 l'Italia ha perso 400.000 abitanti. Di conseguenza si ridurrà il fabbisogno di case».

PIÙ ESTINZIONI

Nel corso del tempo, piano piano crescerà la quota di famiglie che si estinguono rispetto a quelle che si formano: la data in cui ci sarà il sorpasso, ovvero ci saranno più famiglie estinte che nuove, il Cresme lo fissa tra il 2028 e il 2037, che sembra lontano nel tempo ma che comincia tra soli 9 anni fino a 18 anni da oggi. Il Cresme ha calcolato che nel periodo 2008-2017 ci sono state 465 mila nuove famiglie all'anno contro 294 mila estinzioni, con un saldo positivo di 171 mila nuove famiglie all'anno, che quindi rappresenta a livello nazionale la richiesta teorica di nuove abitazioni.

I conti naturalmente sono più complessi perché hanno a che fare con l'uso del patrimonio esistente, con il suo degrado e con gli spostamenti della popolazione. Ma certo è che nel decennio cominciato nel 2018 e fino al 2027, il Cresme stima che di fronte a 393 mila nuove famiglie ci siano ben 321 mila estinzioni all'anno: il saldo annuale sarebbe soltanto di 72 mila famiglie, e quindi di necessità di case teoriche all'anno. Tra il 2028 e il 2037 il saldo famiglie nuove-famiglie cessa-

te sarà negativo per circa 17 mila all'anno: teoricamente sarà in quel periodo che comincerà un vero eccesso di offerta di abitazioni a livello nazionale. In realtà un riequilibrio tra domanda è offerta c'è già stato, nel 2008 si realizzavano quasi 340mila abitazioni, nel 2018 sono state meno di 110.000.

A MACCHIA DI LEOPARDO

«Non c'è dubbio - commenta Bellicini - fra pochi anni il saldo tra nuove famiglie e famiglie estinte potrà comportare una pressione negativa sui prezzi, in particolare per le case usate. C'è da dire che i prezzi in Italia sono scesi molto con la crisi del 2007-2013, e nemmeno la ripresa delle compravendite iniziata nel 2014 ha invertito questa dinamica. I prezzi hanno continuato a scendere, soprattutto quelli delle abitazioni usate, sino al 2018. E in molte realtà locali sono addirittura infimi: nella città vecchia di Taranto si comprano case a 250 euro al m2. Ma la cosa più importante è che l'Italia è sempre più a macchia di leopardo, e oltre alle dinamiche nazionali bisogna guardare bene a quelle locali. Le differenze sono grandissime».

In questo momento è in atto in Italia una profonda selezione territoriale, con città attrattive e città che tendono a perdere abitanti. «Milano - dice Bellicini - è la città che attira più persone ma anche nel Sud ci possono essere aree, ad esempio Lecce o Matera, che attraggono persone e turisti. In queste aree più dinamiche i prezzi degli immobili tenderanno a salire. A grandi linee però emerge la crisi del Sud: ad esempio prevediamo che la Sicilia perderà nei prossimi 20 anni 500 mila abitanti e così accadrà in Campania. In Basilicata ci saranno 75 mila abitanti in meno rispetto agli attuali 570 mila, il 13 per cento del totale! Mentre la Lombardia acquisirà circa 265 mila nuove persone, e il Trentino 70 mila. I dati descrivono che già oggi è in atto una nuova ondata migratoria interna, italiana, da Sud a Nord, che si aggraverà se non succede niente nei

prossimi anni, e questo ha e avrà un riflesso sui prezzi immobiliari. Certo anche alcune regioni e città del Nord Ovest o del Centro sono in declino demografico».

Le tendenze che il Cresme fotografa per i prossimi anni è già in atto. Secondo un'elaborazione DemoSi-Cresme, tra il 2013 e il 2017 la Lombardia avrebbe preso 63 mila nuovi abitanti, il Lazio 26 mila, il Trentino 16 mila e l'Emilia Romagna, 6.200. Tutte le altre regioni sono state in calo demografico. Quelle che stanno peggio sono la Sicilia (meno 68 mila abitanti), il Piemonte (meno 61 mila), la Campania (meno 43 mila, la Puglia (meno 42 mila), e la Liguria (meno 35 mila).

SITUAZIONE CITTÀ PER CITTÀ

Se passiamo dal livello regionale alle singole città, i risultati della ricerca del Cresme (condotta questa volta su dati Omi-Agenzia delle Entrate) sono ancora più interessanti. Ci sono città che nel 2018 sono vicine per livello di compravendite al massimo storico del 2007-2008, il che dimostra una vivacità di fondo. Salerno e Matera sono i capoluoghi con lo stesso numero di transazioni del massimo storico. Poi ci sono Firenze (meno 1%, Milano (meno 2,7), e un gruppo di città con un solo meno 5% circa (Modena, Bari, Bolzano, Siena). Seguono, tra le città più virtuose, per la tenuta dei prezzi, Treviso (meno 7,2% e Cagliari (meno 9,9%).

Al contrario, per alcuni capoluoghi è un disastro: i più colpiti dalla crisi immobiliare, tutti con percentuali intorno al 50% in meno di transazioni rispetto al massimo, sono, in ordine decrescente: Ravenna, Grosseto, Rieti, Alessandria, Isernia, Chieti, Ascoli Piceno, Trento, Brindisi e Agrigento.

Se qualcuno pensa ancora di poter effettuare investimenti immobiliari in futuro, è bene che tenga presente sia le tendenze demografiche generali sia, anzi forse soprattutto, quelle locali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

338
MILA
Le nuove abitazioni che i costruttori realizzavano nel 2007

109
MILA
Nel 2018 i costruttori hanno realizzato meno di un terzo delle case che edificavano undici anni prima

L'opinione

È già cominciata una diminuzione dei nuclei residenti. Ma non tutto il Paese sarà colpito: il capoluogo lombardo e altri centri attireranno persone, Sicilia meno 500 mila

LORENZO BELLICINI, AD CRESME



Lorenzo Bellicini, ad del Cresme



Giuseppe Sala, sindaco di Milano

Focus

PIÙ ANZIANI, PIÙ SOLI

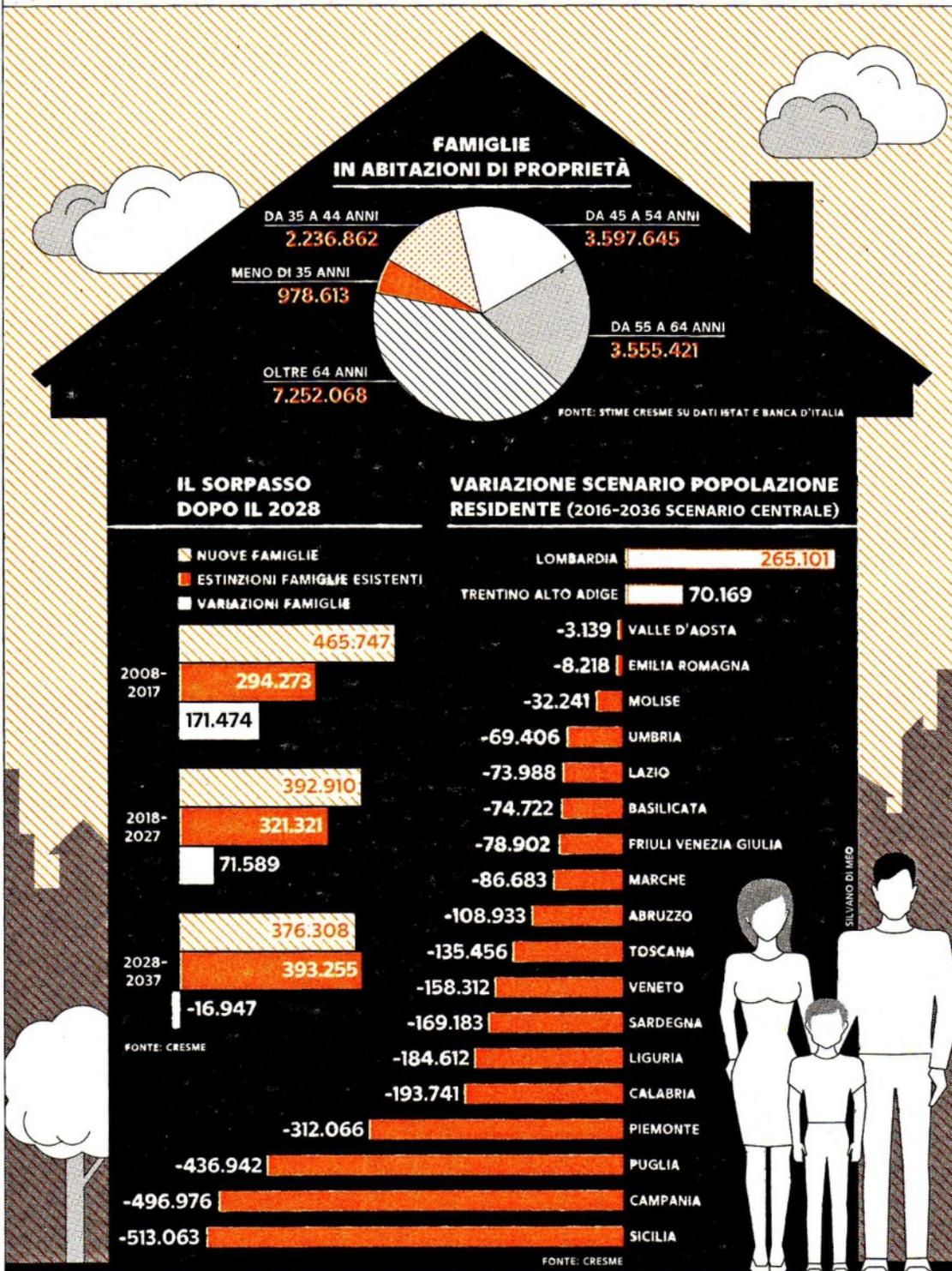
Le famiglie di persone sole, secondo le ultime elaborazioni del Cresme su dati Istat e Banca d'Italia per Affari & Finanza, costituivano nel 2017 quasi un terzo del totale, il 31,81 per cento per cento per l'esattezza e crescono continuamente (erano il 28,98 per cento nel 2013). Via via che cresce l'età delle famiglie di persone sole aumenta anche la percentuale di coloro che hanno un'abitazione di proprietà: quelle che hanno meno di 45 anni sono proprietari nel 50,3 per cento dei casi ma oltre 65 anni si sale al 76,5 per cento del totale di questo gruppo. Considerando tutte le famiglie composte da una sola persona, chi sta in un'abitazione di proprietà rappresenta in media il 69,2 per cento del totale, contro il 30,8 per cento di chi vive in affitto.

I numeri



I trend dei prossimi anni

Meno giovani, più case e il nuovo scenario demografico regionale



Lo studio

Legno, il sistema riciclo vale 1,4 miliardi

LUIGI DELL'OLIO, MILANO

I dati di un report del Politecnico di Milano per il consorzio Rilegno che sarà presentato domani nella sede di Borsa Italiana. Il peso dell'indotto

L'opinione

“
Oggi l'85% della materia prima utilizzata nella produzione di arredi deriva dal recupero e riciclo»

NICOLA SEMERARO
PRESIDENTE DI RILEGNO

Il sistema di recupero e riciclo del legno ha creato una nuova economia che vale circa 1,4 miliardi di euro, 6mila posti di lavoro e un risparmio nel consumo di CO2 pari a quasi un milione di tonnellate. Sono i principali risultati che emergono da uno studio condotto dal Politecnico di Milano per Rilegno (consorzio nazionale nato nel 1997 in seguito all'entrata in vigore del Decreto Ronchi), che sarà presentato domani a Milano presso Palazzo Mezzanotte, sede della Borsa italiana, dalle ore 10, e che *Affari & Finanza* è in grado di anticipare. «I progressi compiuti nel tempo fanno sì che oggi l'85% della materia prima utilizzata nella produzione di arredi derivi dal recupero e riciclo», spiega il presidente di Rilegno Nicola Semeraro. «Così, ad esempio, la cassetta di frutta prodotta da un'azienda siciliana, che finisce sul bancone di un supermarket a Milano, viene poi recuperata e diventa pannello truciolare utile a un'impresa del Nord-Est che realizza un mobile».

Il meccanismo rodato prevede che le aziende che utilizzano imballaggi in legno, i Comuni, i gestori dei servizi di igiene urbana e i raccoglitori privati conferiscano i rifiuti presso le piattaforme convenzionate con il consorzio, che a loro volta garantiscono l'avvio al recupero grazie al coordinamento di Rilegno.

NUOVA MATERIA PRIMA

I rifiuti, ridotti di volume, vengono poi trasportati alle industrie

del riciclo, dove il legno, pulito e ridotto in piccole schegge, diventa rinnovata materia prima per il circuito produttivo industriale (pannello truciolare, pasta cellulosa per cartiere, blocchi di legno-cemento per la bioedilizia). In parte minore può essere trasformato in compost per l'agricoltura o usato come combustibile per la produzione di energia.

Dunque un percorso che non ha ricadute solo sul piano etico (risparmio sull'impiego di risorse naturali), ma anche economico, considerato che il 90% della materia prima utilizzata dall'industria italiana, prima che nascesse il consorzio, veniva acquistata dall'estero. Dunque, nei fatti, la stragrande maggioranza del valore economico generato è Pil aggiuntivo per il nostro Paese.

La ricerca segnala che nel 2017 il legno raccolto attraverso le piattaforme convenzionate Rilegno e riciclato è stato pari a 1,89 milioni di tonnellate, alle quali vanno aggiunte 725mila tonnellate di imballaggi rigenerati e ripristinati per la loro funzione originaria. Un'attività che elimina un problema per la pubblica amministrazione (gestione dei rifiuti), riavviando la materia frutto dello scarto nel ciclo economico. «Diversamente da quanto accade in altri Paesi, dove il legno post consumo recuperato viene prevalentemente bruciato per produrre energia, il sistema Rilegno ha consentito di rigenerare quasi il 30% degli imballaggi recuperati e di riciclare la parte restante, consentendo di produrre pannelli per l'arredo senza bisogno di consumare legno vergine», aggiunge Giovanni Azzone, professore ordinario al Politecnico di Milano e curatore dello studio.

I CRITERI DI CALCOLO

L'impatto economico di questa attività è stato calcolato sommando all'effetto diretto calcolato sulla base del volume di attività dei produttori di pannelli a partire da legno post consumo (823 milioni di euro all'anno), quello indiretto derivante dagli acquisti di beni e servizi, a partire dai dati economici dei produttori di pannelli (321 mi-

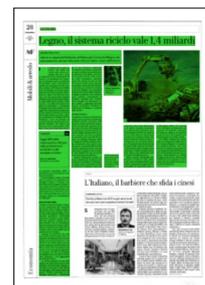
lioni). Al risultato ottenuto viene poi aggiunto effetto indotto calcolato assumendo che i salari si traducano in consumi finali secondo l'attuale ripartizione dei consumi finali delle famiglie (244). Il totale fa 1,39 miliardi di euro di nuova economia generata all'anno.

Quanto all'impatto sociale, invece, è espresso in termini di unità di lavoro mobilitate da Rilegno. A partire dalla produzione (diretta, indiretta e indotta) creata dal consorzio, sono state determinate le masse salariali necessarie per realizzare la produzione, successivamente tradotte in unità di lavoro, sulla base dei valori medi di salario per addetto relativi alle diverse branche dell'economia. È così emerso che il sistema impiega 1.071 persone direttamente (gli occupati delle imprese produttrici di pannelli a base di legno post consumo) e 3.624 in maniera indiretta, oltre a 1.153 nell'indotto per un totale di 5.848 lavoratori.

Infine, quanto all'impatto ambientale lo studio ha fatto riferimento alle tonnellate di CO2 equivalente risparmiate rispetto all'eventualità che i prodotti a fine vita divengano rifiuti. Si è arrivati così a calcolare un risparmio nel consumo di anidride carbonica per quasi un milione di tonnellate, pari a circa il 2% di quella complessivamente prodotta in Italia.

«Un effetto ambientale importante, accompagnato dalla capacità di creare sviluppo e occupazione», analizza Azzone. «Nel complesso è un sistema di aziende che si occupano di vari ambiti del business, ma che hanno saputo fare sistema, trasformando un obbligo di legge in un circolo virtuoso per l'ambiente, l'occupazione e l'economia che fa scuola nel mondo», conclude Semeraro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Nicola Semeraro
presidente
di Rilegno



1 Il recupero del legno da avviare al processo di riciclo per essere reimmesso nella produzione

Centrale progetti, scontro Mef-Infrastrutture

Decreto bloccato dal braccio di ferro per la gestione diretta della struttura

Gianni Trovati

ROMA

Nelle intenzioni del governo, e in particolare nella strategia lanciata a più riprese dal ministro dell'Economia Tria, dovrebbe essere il nuovo «Genio civile». La «centrale di progettazione» è la prima fra le leve per sbloccare i lavori pubblici messe in campo dalla manovra. Ma più di tre settimane dopo la scadenza fissata dalla stessa legge di bilancio per approvare il decreto che deve costituirla, il decreto non c'è. O meglio: c'è, ma è bloccato da un conflitto fra Via XX Settembre e il ministero delle Infrastrutture. E la questione è finita nell'elenco dei tanti dossier che sul tavolo del premier Conte devono trovare una mediazione fra le parti di un governo in cui i tiri alla fune sono all'ordine del giorno.

La querelle, politica e burocratica, dura da dicembre, e ha prodotto i rimaneggiamenti di un testo, i commi da 162 a 170 della legge di bilancio, non del tutto coordinato sul tema cruciale delle competenze.

Da un lato ci sono il Movimento 5 Stelle, e il ministero delle Infrastrutture che vuole avere la gestione diretta della partita. Dall'altra c'è il ministero dell'Economia, ideatore e primo sponsor della centrale, e l'agenzia del Demanio, che puntano allo stesso obiettivo. Forti del fatto che, anche dopo le riscritture finali, la manovra continua ad assegnare all'Agenzia i 100 milioni messi a bilancio per far partire la centrale (comma 106).

Lo scontro blocca il decreto, due paginette con otto articoli in tutto, preparato per la firma che Conte avrebbe dovuto mettere entro il 30 gennaio. Perché i tempi sono tutto, tanto più ora che la gelata della congiuntura aumenta l'urgenza di tradurre in Pil le norme pro-investimenti. Ma i nodi non sono sciolti.

La centrale, nel disegno elaborato in queste settimane, dovrebbe avere una direzione centrale a Roma e fino a otto articolazioni territoriali. I suoi compiti, come anticipato su questo giornale, sarebbero tutti concentrati

sull'edilizia pubblica. La bozza di decreto li articola in un elenco di sette punti: manutenzione ordinaria e straordinaria, valorizzazione ed efficientamento energetico, gestione delle procedure d'appalto, «modelli innovativi progettuali ed esecutivi» per edifici e opere similari «con elevato grado di uniformità e ripetitività», riqualificazione sismica, validazione di progetti di altre pubbliche amministrazioni e «consulenza qualificata sulla progettazione degli interventi di realizzazione e manutenzione di beni ed edifici pubblici».

Ma il pallino, e qui c'è il problema, sarebbe nelle mani dell'agenzia del Demanio, che dovrebbe «disciplinare l'organizzazione» della centrale e «predisporre apposite linee guida per individuare i settori prioritari di azione e le modalità operative degli interventi». All'articolo 6, dedicato al «coordinamento con le altre amministrazioni», si spiega che il Demanio dovrà, «in raccordo con il ministero delle Infrastrutture», definire ogni sei mesi «le modalità per un'azione sinergica». Ma al ministero delle Infrastrutture, dove c'è tra l'altro una direzione generale «per l'edilizia statale e gli interventi speciali», non basta. Al punto da spingere un testo alternativo che affida alle strutture ministeriali le competenze chiave della nuova struttura.

La questione va sciolta in fretta, anche perché la firma di Conte in fondo al decreto attuativo è solo il primo passo per avviare davvero la macchina accelera-progetti. Poi bisognerà reclutare le 300 persone (per il 70% tecnici, per il 5% dirigenti), chiamate a farla vivere. Per tagliare i tempi si prevede di raccogliere i primi 50 dalle altre Pa, con cui però bisognerà scrivere un protocollo d'intesa. In 120 andranno assegnati alle Province per l'attività di stazioni uniche appaltanti, e per la distribuzione servirà un'intesa in conferenza Unificata. A quel punto la centrale sarebbe pronta per sfornare i progetti per le amministrazioni, centrali e locali, che chiedono il suo aiuto. Per usare i suoi servizi, però, ogni ente dovrà firmare una convenzione in base alle regole del Codice appalti. Con altri, non brevi, tempi da dedicare alle carte amministrative prima che ai progetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'agenzia del Demanio dovrà definire ogni sei mesi, in raccordo con il Mit, le modalità di un'azione sinergica



IL PROGETTO DELLA SETTIMANA

STUDIO DMAA

Antonianum, vivere in una «serra» a Merano

Si chiama Antonianum il complesso residenziale di 25 alloggi commissionato da Pohl Immobilien a Merano (Bz), firmato dallo studio viennese Delugan- Meissl Associated Architects (Dmaa), e proposto da Walliance per la prima operazione di crowdfunding immobiliare del 2019. È un intervento di sostituzione edilizia con tre volumi da costruire ex novo, caratterizzati da una sorta di «serra» che, salendo sui diversi livelli, crea un costante dialogo con la natura circostante.

In un quartiere residenziale in via Karl Wolf, in tre edifici, di tre piani ciascuno, sono previsti 10 appartamenti con giardino, 10 alloggi con terrazzo e 5 attici. Gli spazi abitativi sono generosi e particolarmente luminosi; i sistemi costruttivi rispettano lo standard CasaClima A Nature. Il progetto dello studio Dmaa – conosciuto per aver realizzato tra l'altro il Museo Porsche di Stoccarda e il Teatro d'Opera di Erl – ha incontrato il favore del mercato: la campagna di crowdfunding su Walliance si è chiusa il 20 febbraio, in anticipo sui tempi previsti, con la partecipazione di 240 investitori per circa 1,16 milioni raccolti (la quota minima era di 1.500 euro). La consegna dell'opera è prevista entro il 2020.

—Paola Pierotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1,16

MILIONI DI EURO

È l'investimento raccolto in crowdfunding su Walliance: oltre 240 sottoscrittori con quota minima di 1.500 euro



Concessione A22, Toninelli riapre

«Via i ricorsi e si chiude». Kompatscher e Fugatti: «Ok se mantiene le promesse»

► TRENTO

Sull'Autobrennero si fa sentire di nuovo il ministro Danilo Toninelli e lo fa dopo la ribellione dei soci pubblici, che hanno rifiutato la proposta di accordo spedita nei giorni scorsi, replicando con un documento in cui elencano questioni aperte per centinaia di milioni di euro. Secondo Toninelli però manca solo un «ultimo sforzo». Annuncia che l'obiettivo ora è chiudere il 5 marzo. Questa la nota del ministro: «Grazie al nostro impegno siamo pronti a mantenere la governance e i benefici orientati ai territori, e verranno offerti servizi e tariffe giuste per chi viaggia. Noi abbiamo fatto il possibile, c'è una intesa di massima su quasi tutti i punti. Ora sarebbe auspicabile che il futuro concessionario ritiri i ricorsi e riesca a liquidare i vecchi soci privati per chiudere il cerchio. Siamo pronti all'ultimo sforzo per tagliare questo importante traguardo entro il 5 marzo». I ricorsi sugli utili post scadenza della concessione, rivendicati dallo Stato, sono stati presentati dalla società Autobrennero e da numerosi soci locali (non dalla Provincia di Bolzano e dalla Regione). Un segnale potrebbe arrivare dai soci, ha dichiarato ieri il presidente trentino Maurizio Fugatti, «se il ministro attua quanto anticipato». Il presidente Arno Kompatscher risponde a Toninelli ribadendo «le proposte di modifica per garantire la raggiungibilità degli obiettivi: gestione nell'interesse dei cittadini, investimenti in sicurezza e miglioramento dell'infrastruttura, mitigazione degli effetti ambientali, finanziamen-

to trasversale della rotaia».

È di sei pagine il documento firmato dai soci pubblici dell'A22 e inviato alla seduta tecnica del Cipe di giovedì, che ha segnalato la ripresa delle trattative con il ministero. Tra le novità discusse dai soci, un possibile ripensamento sulla costituzione della società BrennerCorridor, con sede a Bolzano. L'autostrada potrebbe essere gestita dall'attuale società con sede a Trento, a patto che vengano appunto liquidati i soci privati.

Le criticità elencate al Cipe riguardano, sottolinea il documento dei soci, il Fondo Ferrovia, le opere di miglioramento della viabilità ordinaria, la liquidazione dei soci privati, la governance della società concessionaria, la destinazione degli utili alla realizzazione del tunnel del Brennero, l'accantonamento per il valore di subentro. Il fondo ferrovia ammonta a 720 milioni. Secondo i soci, l'accordo di cooperazione dovrà prevedere un procedimento d'ufficio dell'amministrazione centrale per il trasferimento del fondo al bilancio dello Stato. Altro nodo, gli 800 milioni per opere di miglioramento della viabilità ordinaria (tra cui il nodo di via Einstein a Bolzano): i soci insistono, la finanziabilità va prevista attraverso l'ammissione nella tariffa (la proposta del governo non scioglie l'incertezza). Liquidazione dei soci privati: per funzionare, la newco BrennerCorridor dovrebbe essere capitalizzata ben oltre l'attuale milione di euro. L'ipotesi di una suddivisione straordinaria degli utili tra i soci di Autobrennero con 450 milioni di euro viene guardata con criticità.



Forse in arrivo una schiarita sul rinnovo della concessione dell'A22



La Provincia sblocca 9 milioni Quaranta incroci da sistemare

Fissato il consiglio per la variazione di bilancio. Marcon: troppi problemi di viabilità
Priorità al Baston di Ponzano, gli altri scelti domani dalla giunta di Sant'Artemio

Tra i punti più critici la confluenza tra via Dosson e il Terraglio alle porte di Treviso

Sono quaranta gli incroci e i tratti di strada pericolosi che i Comuni trevigiani hanno segnalato alla Provincia. I soldi a disposizione dell'ente, però, sono "soltanto" nove milioni di euro, quelli in arrivo da Roma per la manutenzione ordinaria di strade e scuole, stanziati dal governo. Domani la giunta, con il presidente Stefano Marcon e l'assessore ai Lavori pubblici Albino Cordiali, stilerà l'elenco dei punti critici che saranno sistemati: l'obiettivo è di arrivare almeno a 10-15 interventi dei quaranta richiesti. Il 6 marzo, invece, è fissato il consiglio provinciale con la variazione di bilancio per utilizzare i 9 milioni.

IPUNTI CRITICI

L'unica certezza, per il momento, già annunciata ai cittadini di Ponzano, è che la priorità sarà data all'incrocio del Baston, teatro nel 2018 dell'incidente mortale in cui perse la vita Natalia Frare, il cui figlio Christian Zanatta presiede il comitato che chiede la rotatoria in quel punto. Per gli altri la partita è ancora apertissima:

«Sono arrivate quaranta richieste dai Comuni della Marca» spiega l'assessore Cordiali. Tra queste ci sono alcune criticità "storiche" della viabilità trevigiana, come i due incroci di Preganziol sulla Statale 13 a San Trovaso e Sambughè, quello tra via San Martino e via Canova a Castelfranco, e ancora a Cessalto, tra la provinciale e via Callalta, tra San Vendemiano e Conegliano, ai "Gai", la pericolosissima confluenza tra via Dosson e il Terraglio alle porte di Treviso, l'intero percorso della famigerata via Mercatelli tra Falzé, Colfosco e Susegana. Nei bandi che saranno finanziati da Sant'Artemio non sono inclusi soltanto gli incroci ma anche le asfaltature. I 9 milioni dal governo sono per le manutenzioni ordinarie: in questo modo sono sbloccate poste di bilancio anche per quelle straordinarie, che possono quindi rientrare nella stessa programmazione.

LA SCELTA

«La Provincia finanzia le opere pubbliche dei Comuni fino a un massimo del 50 per cento» spiega l'assessore Cordiali, «oltre alla messa in sicurezza degli incroci più pericolosi potremo destinare risorse

alle asfaltature, al taglio dell'erba sul ciglio stradale, ad altre piccole manutenzioni. Le richieste che sono arrivate dalle varie amministrazioni sono tantissime, martedì in giunta valuteremo quali sono le altre priorità oltre all'incrocio del Baston in base dell'importo di spesa previsto per ciascuna opera dal Comune di riferimento». Parte del budget da nove milioni di euro, inoltre, sarà destinato anche alla messa in sicurezza degli edifici scolastici.

«STRADE PERICOLOSE»

Il presidente Stefano Marcon può finalmente dare delle risposte ai sindaci: «Quello della sicurezza stradale è un tema estremamente attuale. Abbiamo patito molto in termini di sicurezza negli ultimi anni. Qualche anno fa eravamo ai primi posti delle classifiche nazionali per la sicurezza della rete viaria e il basso numero di incidenti. Di recente siamo quarti in classifica, in Italia, per incidentalità. È arrivata l'ora di dare qualche risposta al territorio e invertire la situazione». I contributi alle Province sono stati inseriti nella manovra finanziaria. Nel caso di Treviso si tratta di 9,88 milioni all'anno fino al 2030. —

Andrea De Polo





Lo striscione apparso all'incrocio del Baston