

## Rassegna del 23/06/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

23/06/2020	<b>Giorno - Carlino - Nazione</b>	3	Intervista a Gabriele Buia - «Regole più snelle o l'Italia non riparte»	Perego Achille	1
23/06/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	6	Sette opere strategiche per la Lombardia	G.Sa.	3
23/06/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	7	Per il bonus 110% c'è il rischio di partenza al buio - Ecobonus al 110%, partenza da luglio al buio	Mobili Marco - Santilli Giorgio	5

### SCENARIO

23/06/2020	<b>Arena</b>	31	Grezzanella in un vicolo cieco	Adami Maria_Vittoria	7
23/06/2020	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	8	Case turistiche al Tar contro le fosse settiche	m.ri	9
23/06/2020	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	8	Bilancio, le incognite del comitato di venerdì D'Agostino: «Venezia? Io penso a Trieste»	a.zo	10
23/06/2020	<b>Corriere delle Alpi</b>	17	Padrin: via i cantieri o i pedaggi - Padrin: «Togliete i cantieri sull'A27 o togliete il pedaggio autostradale»	Sosso Gigi	11
23/06/2020	<b>Gazzettino</b>	12	Cantieri e code in A27: odissea per le Dolomiti - Cinque ore dal Cadore alla pianura	Bonetti Olivia	13
23/06/2020	<b>Gazzettino</b>	12	Chiude il tratto Ferrara-Occhiobello	...	15
23/06/2020	<b>Gazzettino</b>	14	Mossa di Autostrade: non rinuncia alla concessione - Autostrade, niente strappi sulla concessione	r.dim	16
23/06/2020	<b>Gazzettino</b>	14	Intervista a Roberto Tomasi - «Pronti all'accordo nell'interesse del Paese subito sbloccati 7 miliardi di investimenti»	Dimito Rosario - Amoruso Roberta	17
23/06/2020	<b>Gazzettino Friuli</b>	2	La Rizzani curerà i lavori del Burlo e del Cattinara - Cattinara e Burlo alla De Eccher	...	19
23/06/2020	<b>Gazzettino Rovigo</b>	17	Una nuova corsia costruita per una Romea più sicura	Dian Giannino	21
23/06/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	12	«Interventi urgenti per la crisi del porto»	...	22
23/06/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	12	Giovedì l'assemblea al Terminal Vtp	...	23
23/06/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	12	La sfida svizzera: a Tessera in monorotaia	a.fra	24
23/06/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	21	Nuova strada in zona Ghezzi La protesta di via Altea	Perini Roberto	25
23/06/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	25	Credito, imprenditori a confronto	D.Deb	27
23/06/2020	<b>Mattino Padova</b>	17	Nuovo ospedale Flor nomina un gruppo di lavoro per il polo a Est	Malfitano Claudio	28
23/06/2020	<b>Mattino Padova</b>	31	Trecentomila euro per sistemare le strade	...	30
23/06/2020	<b>Mattino Padova</b>	32	Regionale 10, chiesti tempi certi per finirla Ma mancano garanzie	Cesaro Nicola	31
23/06/2020	<b>Nuova Venezia</b>	16	Porto, le aziende tremano «Il nostro futuro a rischio dopo il voto sul bilancio»	Favarato Gianni	33
23/06/2020	<b>Nuova Venezia</b>	16	Cgil e Cisl allarmate chiedono chiarezza Anche la Uil che aveva votato contro	Favarato Gianni	36
23/06/2020	<b>Nuova Venezia</b>	17	Utili privati, perdite pubbliche I buchi neri del "project"	Vitucci Alberto	38
23/06/2020	<b>Nuova Venezia</b>	22	Sul treno per l'aeroporto il MSS boccia il cappio «Costoso e inutile»	...	40
23/06/2020	<b>Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso</b>	12	Autostrade al governo: vogliamo ancora trattare - Atlantia al Mit: «Continuiamo la trattativa»	Paolini Roberta	41
23/06/2020	<b>Piccolo Trieste</b>	17	Ufficializzato il subentro nel maxi appalto di Cattinara - Appalto di Cattinara a Rizzani de Eccher Entro febbraio la ripartenza dei lavori	D'Amelio Diego	43
23/06/2020	<b>Resto del Carlino Rovigo</b>	19	«Imu, il Comune fa orecchie da mercante»	Casoni agnese	45
23/06/2020	<b>Resto del Carlino Rovigo</b>	22	Chiude l'autostrada, operai al lavoro la notte	Tosatti Mario	47
23/06/2020	<b>Voce di Rovigo</b>	27	Ci sarà il collegamento Adige-Po	Fioravanti Elena	48

# «Regole più snelle o l'Italia non riparte»

Gabriele Buia, leader dei costruttori, sprona Conte: Genova è un'eccezione, servono 16 anni per una grande opera. Così non si può lavorare

## CODICE DEGLI APPALTI

**«Lo Stato è il primo a derogare alle norme. Lo ha fatto per il G7 e i giochi di Cortina»**

## IMPATTO DEVASTANTE

**«Lacci e laccioli affossano il settore su cui si può basare l'uscita dalla crisi»**

di **Achille Perego**  
MILANO

**Ha saputo che il nuovo ponte Morandi, ricostruito in tempi record per l'Italia (14 mesi) rischia di non essere aperto prima di agosto perché non si sa chi deve fare il collaudo?**

«Non sono meravigliato - risponde Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili -. Il ponte di Genova fa notizia, ma sa quante sono le opere pubbliche che non finiscono sui giornali bloccate per un parere mancante?».

**In ballo c'è anche il tira e molla nel governo sulla concessione ad Autostrade?**

«È chiaro che, quando si arriva in fondo, prendere la decisione è ancora più dirimente. Intanto la burocrazia sta distruggendo il settore che dovrebbe guidare la ripresa del Paese. Non possiamo più sopportare che, per questo, le imprese soffrano mentre - lo conferma il ponte Morandi - sanno lavorare».

**Quindi?**

«Il mondo delle costruzioni è l'unico dove i padri dicono ai figli di non seguire le loro orme».

**Il sindaco di Genova, Marco Bucci, se non avrà risposte, ha detto di essere pronto a risalire il Tevere.**

«Perché è un uomo d'impresa e sa quali sono i lacci e laccioli.

Ma il viadotto di Genova ha comunque goduto di condizioni uniche, dal progetto regalato da Renzo Piano alle semplificazioni negli iter. Altrimenti...»

**Altrimenti?**

«Sarebbero serviti 16 anni come per tutte le opere del valore superiore a 100 milioni. Ma ne servono almeno quattro per una da 500mila euro. La realtà è che in Italia non è possibile fare grandi opere infrastrutturali anche se i finanziamenti ci sono. Come Ance, avevamo calcolato nel 2019 ben 740 opere bloccate per 63 miliardi disponibili. Qualcosa adesso si è mosso, come la statale Jonica, ma il problema resta».

**Si riuscirà mai a superarlo?**

«Due anni fa, quando sono stato eletto presidente dell'Ance, ho subito scelto come *mission* quella di battermi per la semplificazione delle norme che bloccano tutto. Contro la burocrazia che impedisce che si facciano le cose con velocità. Del resto lo sa anche lo Stato...».

**In che senso?**

«È il primo a derogare al Codice degli appalti del 2016. Non solo col ponte Morandi ma anche con le Universiadi, il G7, i Giochi di Cortina. A oggi sono stati nominati ben 25 commissari per far fronte alle carenze procedurali che impediscono l'utilizzo della spesa pubblica per le gran-

di opere».

**Cosa chiedono le imprese?**

«Di poter lavorare non in deroga alle leggi con un regime di straordinarietà ma in un sistema ordinario dove non esistano decine di centri decisionali e di adempimenti burocratici che nemmeno un giurista riesce a capire».

**Va di nuovo cambiato il Codice degli appalti?**

«Noi non chiediamo deroghe alle procedure di aggiudicazione, un fattore di competitività e trasparenza, ma regole semplici, snelle. Ma soprattutto quello che blocca le opere sono le procedure a monte delle gare. Autorizzazioni, approvazione dei progetti e trasferimenti delle risorse tra decine di enti diversi: sovrintendenze, ministeri, enti locali. Con l'aggravante, com'è successo con le infrastrutture per il Sulcis, che dopo anni si ricominci daccapo perché cambia il colore politico di un'amministrazione locale».

**Riusciremo mai a fare le opere in anni e non decenni?**

«Aspettiamo il decreto semplificazioni di Conte. Per rilanciare l'Italia serve il coraggio di cambiare. Una svolta, altrimenti qualcuno dovrà spiegare alle prossime generazioni perché avranno sulle spalle i debiti pubblici per tutta la vita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gabriele Buia**

«Contiamo 740 cantieri bloccati per 63 miliardi già disponibili»





Il sindaco di Genova, Marco Bucci, 60 anni, è pronto andare a Roma se non sarà sbloccato il nuovo viadotto sul Polcevera

**IL PIANO DEI COSTRUTTORI**

# Sette opere strategiche per la Lombardia

**Obiettivo «completare la rete dei collegamenti e metterla in funzione»**

ROMA

«Il rischio è quello di fare nuovi libri dei sogni, poco ancorati alla realtà economica. Invece bisogna puntare su un piano concreto di priorità infrastrutturali per accrescere la competitività della nostra economia. Se l'obiettivo è crescere, come prima dell'emergenza e anche di più, il rilancio non può che partire dalla Lombardia». Luca Guffanti, presidente di Ance Lombardia, l'associazione dei costruttori lombardi, presenta così il piano di sette opere strategiche che la sua associazione ha messo a punto dopo aver ascoltato i territori. «La Lombardia - dice Guffanti - è uno dei territori più colpiti dal Covid ma anche l'area economica italiana capace di competere con Baviera, Ile-de-France e Catalogna per il primato in Europa. È in una posizione geografica strategica, è un traino per l'intero Paese, ha un territorio e un mercato immobiliare moderni, popolati da utilizzatori e consumatori evoluti che si stanno riorganizzando dopo la devastazione portata dal virus. Un mercato che è necessario rimanga interessante anche nei prossimi anni». E la ripresa economica della Lombardia - aggiunge Guffanti - «passa necessariamente dall'implementazione della sua dotazione infrastrutturale».

Ecce allora le sette opere lombarde che consentono di «completare la rete dei collegamenti e metterla in funzione». Saranno la base anche di un confronto fra governo e regioni, necessario per uscire da piani astratti e calare nelle realtà dei territori le priorità. Sono due sistemi ferroviari e cinque arterie stradali/autostradali.

Anzitutto il completamento dell'asse est-ovest della rete europea Ten-T da Torino a Trieste, in gran parte finanziato e in corso, ma da accelerare assolutamente, fondamentale «per rispondere alle esigenze future di mobilità di merci e persone - dice il documento di Ance Lombardia - con nuovi modelli distributivi, esigenze logistiche che mettono in discussione i modelli di magazzino "just in time", l'approvvigionamento che in futuro richiederà molti più centri intermodali».

C'è poi il sistema metropolitano leggero regionale, necessario per avvicinare i singoli territori regionali. Con un flusso di spostamenti giornalieri di 15 milioni di persone all'interno dell'area regionale, di cui oltre un terzo ha come origine e destinazione il sistema metropolitano milanese. Rete ferroviaria italiana (Rfi) in Lombardia ha individuato nel 2019 investimenti nel potenziamento della rete regionale di 14 miliardi, 8 già stanziati.

Poi ci sono le autostrade, a partire dalla Pedemontana lombarda con le opere collegate. Va realizzata e connessa alla rete esistente con uno sviluppo complessivo di 157 chilometri (67 di autostrada, 20 di tangenziali e 70 di viabilità locale). Il costo totale è di 4.118 milioni, le risorse disponibili ammontano a 1.745 milioni.

Prioritario anche il raccordo autostradale fra la Valtrompia e la A4, concepito nel 1998 e inserito nella prima legge obiettivo. L'investimento di 258,5 milioni prevede la realizzazione dei primi 6,7 km di tracciato tra Concesio e Sarezzo. Gli stanziamenti a ottobre 2019 sono di 178,3 milioni.

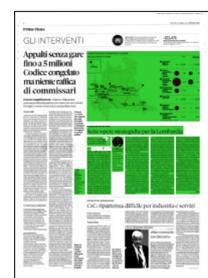
L'autostrada regionale Stradivaria Cremona-Mantova delinea una traiettoria est/ovest alternativa rispetto all'ipotesi del percorso autostradale Tibre. Oltre ai fondi già stanziati dalla Regione (100 milioni) e altri 400 milioni di impegno a titolo di contributo pubblico regionale, si possono prevedere l'intervento del Ministero per le Infrastrutture per le opere di raccordo con la viabilità esistente ed, eventualmente, dell'A22 per il tratto corrispondente al completamento della tangenziale sud di Mantova. È un'opera in project financing in capo a Stradivaria e costa 1.100 milioni.

La superstrada Vigeveno-Malpensa si configura come prosecuzione della Malpensa-Boffalora/A4 ed è l'asse viario finalizzato a favorire i collegamenti tra Milano, l'ovest milanese, la Lomellina e la A4. Il progetto si divide in tre tratte, il costo complessivo è di 419 milioni, nel contratto di programma Anas ci sono 220 milioni.

Infine il prolungamento della tangenziale Est di Milano fino a Olginate. Il tracciato aprirebbe per il lecchese uno scenario di collegamento veloce con il sistema autostradale, anche in vista delle Olimpiadi 2026. I costi stimati sono di 1.200 milioni, al momento non risultano risorse stanziati.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



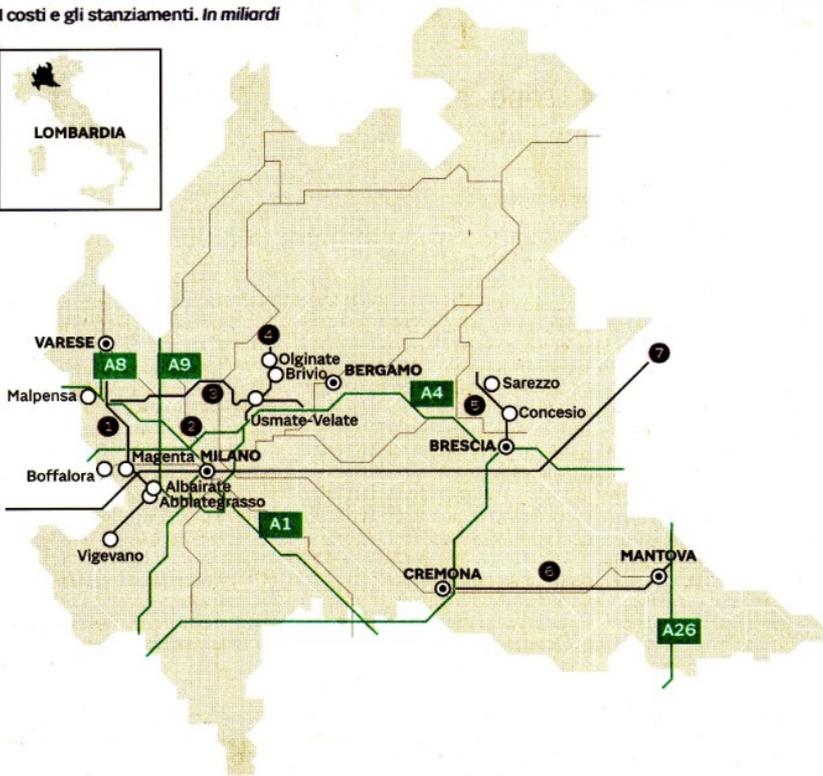
# 15

## MILIONI DI PERSONE

Il flusso di spostamenti giornalieri all'interno dell'area lombarda, oltre un terzo ha come origine e destinazione il sistema metropolitano milanese

### Le sette infrastrutture strategiche per la Lombardia

I costi e gli stanziamenti. In miliardi



	COSTI	RISORSE GIÀ DISPONIBILI
1 Superstrada Vigevano-Malpensa	0,419	0,220
2 Sistema metropolitano leggero su scala regionale	14	8
3 Autostrada Pedemontana Lombarda e opere collegate	4,1	1,7
4 Prolungamento Tangenziale Est di Milano fino a Olginate	1,2	0
5 Autostrada Valtrompia	0,259	0,178
6 Autostrada regionale Stradivaria Cremona-Mantova	1,1	0,500
7 Completamento del TEN-T* Corridoio transeuropeo mediterraneo	N. d.	N. d.

(\*) Trans European Networks-Transport



**Luca Guffanti**  
 Per il presidente di Ance Lombardia «il rischio è quello di fare nuovi libri dei sogni. Bisogna puntare su un piano concreto di priorità infrastrutturali per accrescere la competitività»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# Per il bonus 110% c'è il rischio di partenza al buio

## AGEVOLAZIONI

Rischio partenza al buio per l'ecobonus al 110%. Estensione ad alberghi e seconde case, così come ai beni delle imprese, o le regole per la cessione dei crediti. Tanti i nodi da

sciogliere a meno di una settimana dalla piena operatività del superbonus fiscale del 110% per i lavori di riqualificazione energetica e di messa in sicurezza degli edifici. Partenza il 1° luglio e fino al 31 dicembre 2020.

**Mobili e Santilli**

— a pagina 7

## Ecobonus al 110%, partenza da luglio al buio

**Le criticità.** Gli incentivi scattano fra otto giorni ma non ci sono chiarimenti né dal percorso parlamentare né dai provvedimenti attuativi previsti

**Risorse.** All'esame Mef le norme che allungano la durata degli interventi al 2022 e che allargano a seconde case e alberghi. Il nodo credito di imposta

**Chiarimenti necessari sulle classi energetiche, sui materiali da usare e sui prezzi. Si farà il portale unico**  
**Marco Mobili  
Giorgio Santilli**

L'estensione ad alberghi e seconde case, così come ai beni delle imprese, o le regole per la cessione dei crediti. Sono solo alcuni dei nodi ancora da sciogliere a meno di una settimana dalla piena operatività del superbonus fiscale del 110% per i lavori di riqualificazione energetica o di messa in sicurezza degli edifici. Dal prossimo 1° luglio e fino al 31 dicembre 2020, almeno secondo quanto dispone il decreto Rilancio in discussione alla Camera e in vigore dal 20 maggio scorso, si potrà dar fuoco alle polveri e avviare i lavori per il cappotto termico, la sostituzione della vecchia caldaia con nuovi modelli a condensazione o a pompa di calore, l'installazione di pannelli fotovoltaici o la messa in sicurezza dell'immobile con interventi mirati antisismici. Una partenza però che al momento è al buio e ricca di incognite. Alla Camera, dove la norma è in discussione, il dibattito è stato congelato in attesa della definizione delle modifiche da voler apportare al superbonus. Ma condizione preliminare è la definizione delle risorse, soprattutto se il Governo dovesse accettare le proposte di ampliamento dell'ambito di ap-

plicazione oggettivo e temporale del superbonus del 110 per cento.

Il Governo, al momento, non avrebbe del tutto chiuso il confronto con maggioranza e opposizione che chiedono con emendamenti al decreto Rilancio la possibilità di estendere la superagevolazione ai lavori eseguiti dal prossimo 1° luglio al 31 dicembre 2021. Un anno in più di incentivo ai massimi livelli che richiede però risorse non di poco conto. Se è vero, infatti, che lo sconto Irpef del 110% costa all'Erario poche decine di milioni nei primi sei mesi del 2020, si arriva a ben oltre il miliardo nel 2021 e circa tre miliardi nel 2022.

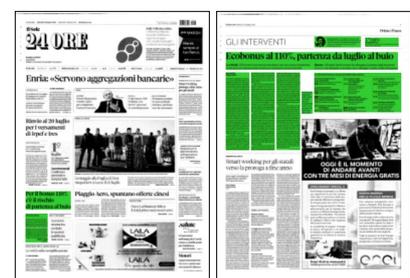
Nodo risorse che vincola anche la possibile estensione del bonus ad alberghi e seconde case, fino ad ora escluse dalla norma. Queste ultime in realtà rientrano nel beneficio se sono escluse da villette bifamiliari. Il Parlamento ha però chiesto in maniera sostanzialmente univoca che l'incentivo si possa applicare a tutte le seconde case e che soprattutto possa includere anche le strutture alberghiere. Per gli alberghi il Governo ha già fatto trapelare, risorse permettendo una possibile apertura. Difficile, se non impossibile, invece l'estensione del superbonus ai beni delle imprese.

Altro nodo da sciogliere che potrebbe indurre molti condomini e famiglie a rinunciare al superbonus è l'obbligo, ora previsto, di vedere crescere - con il pacchetto degli interventi - la certificazione energetica Ape di almeno due classi. Operazione difficile se non impossibile, ad esempio, con la sola sostituzione della caldaia. Intervento che, secondo i tecnici più esperti, dovrebbe essere obbligatoriamente accompa-

gnato da altri lavori come quelli di isolamento termico dell'edificio. Per questo si punta a eliminare, attenuare o circoscrivere questo obbligo o almeno ad allargare le deroghe già presenti, sia pure in termini molto vaghi, nello stesso decreto legge.

Preoccupazioni che arrivano dal mondo dei costruttori sono invece quelle che riguardano la certificazione ambientale degli impianti e dei materiali e quelli sui prezzi. Le imprese più strutturate che fanno capo all'Ance chiedono che si eviti lo spezzatino regionali dei prezzi e che si faccia riferimento invece ai prezzi nazionali Dei. Quanto ai materiali, un eccesso di stretta da parte del ministero dello Sviluppo economico renderebbe l'intervento meno facile. Fra le piccole imprese artigiane invece la preoccupazione è che lo sconto in fattura possa premiare solo imprese medio grandi o piattaforme gestite dalle public utilities o da soggetti finanziari. L'ampia cedibilità del credito di imposta riduce questa preoccupazione senza però eliminarla del tutto.

Tutti comunque attendono, prima di muoversi, il provvedimento dell'agenzia delle Entrate che dovrà chiarire proprio gli aspetti relativi alla cessione del credito, la leva che consente a condomini e famiglie di fare i lavori



senza anticipare neanche un euro. Le Entrate dovranno per esempio fugare le preoccupazioni delle banche sui crediti di imposta: nel caso in cui si rivelino non dovuti chi andrà a cercare l'Agenzia? Dal Mef non hanno dubbi che non sarà la banca a pagare ma si aspetta di vederlo chiaro su carta. È una fase di grande attesa ma tutti temono il granello di sabbia che possa bloccare il meccanismo. Forse anche per questo il sottosegretario a Palazzo Chigi, Riccardo Fraccaro, padre della norma, si è affrettato ad annunciare che ci sarà un portale unico, una piattaforma attraverso cui passeranno chiarimenti ma anche autorizzazioni operative agli interventi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 1° luglio

## SUPERBONUS AL VIA

Dal prossimo 1° luglio e fino al 31 dicembre 2020 si potrà usufruire del super sconto



**Riccardo Fraccaro.** Il sottosegretario a Palazzo Chigi, padre della norma sul super ecobonus, ha assicurato che ci sarà un portale unico, una piattaforma attraverso cui passeranno chiarimenti ma anche autorizzazioni operative agli interventi

### Le criticità dell'ecobonus e il grado di fattibilità delle modifiche

<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">●</span> <b>Durata dell'agevolazione estesa al 2022:</b> possibile emendamento sostenuto dal governo nel DI Rilancio</li> <li><span style="color: green;">●</span> <b>Estensione a tutte le seconde case e agli alberghi:</b> possibile emendamento sostenuto dal governo nel DI Rilancio</li> <li><span style="color: red;">●</span> <b>Estensione delle agevolazioni agli immobili delle imprese:</b> altolà, per ora, del governo nel decreto Rilancio, troppo costoso</li> <li><span style="color: brown;">●</span> <b>Piattaforma e portale unico per autorizzazioni:</b> disponibilità già enunciata da Fraccaro, si attende il provvedimento delle Entrate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">●</span> <b>Cessione credito di imposta, chiarimenti su pro-solvendo o pro-soluto:</b> i chiarimenti dell'Agenzia delle Entrate necessari per superare le preoccupazioni delle banche</li> <li><span style="color: brown;">●</span> <b>Attenuazione salto delle due classi energetiche:</b> possibile emendamento sostenuto dal governo nel DI Rilancio</li> <li><span style="color: red;">●</span> <b>Certificazione energetica dell'edificio:</b> per ora nessun chiarimento</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">●</span> <b>Prezzari non regionali ma nazionale:</b> richiesta a gran voce dell'Ance, per evitare lo spezzatino regionale; possibile emendamento nel DI Rilancio</li> <li><span style="color: brown;">●</span> <b>Certificazione ambientale dei materiali:</b> serve un decreto dello Sviluppo economico, timori dei costruttori che i requisiti siano troppo severi</li> <li><span style="color: brown;">●</span> <b>Assemblee condominiali:</b> emendamento al DI Rilancio per sbloccare le decisioni necessarie a far partire i progetti in epoca di distanziamento da Covid</li> </ul>
---	---	--

VILLAFRANCA. La realizzazione della parte sud della tangenziale è bloccata. La replica della leghista: «Aspetto garanzie sui fondi dallo Stato»

# Grezzanella in un vicolo cieco

Anna Maria Bigon (Pd) contro l'assessore De Berti:  
«Aveva detto che mancava solo la firma del premier  
Ora è arrivata ma i lavori devono ancora partire»

**I veronesi sono stanchi di essere presi in giro su questa opera stradale»**

ANNA MARIA BIGON  
CONSIGLIERE REGIONALE PD

Maria Vittoria Adami

Sono passati sei mesi da quando l'ultimo ostacolo al proseguimento della costruzione della Grezzanella, la circonvallazione di Villafranca, è stato abbattuto. Ma nel frattempo la strada che toglierà il traffico pesante dal centro storico non ha fatto passi avanti, né si vede ombra di cantieri.

L'ostacolo era, a detta della Regione, il famoso decreto del presidente dei ministri Giuseppe Conte che sanciva la riclassificazione di molte strade che sarebbero passate in capo ad Anas, accompagnate da finanziamenti per opere fino a 100 milioni di euro. Un paio d'anni fa, l'assessore regionale ai lavori pubblici, Elisa De Berti, aveva trovato un escamotage per porre fine alla storia infinita della Grezzanella: inserire la Sr 62 della Cisa tra le opere da passare ad Anas che si sarebbe accollata così anche il completamento della variante alla 62, ovvero la Grezzanella.

Per un anno e mezzo si è atteso che Conte firmasse il decreto. A gennaio la firma è arrivata. Sembrava cosa fatta: la Grezzanella era dell'Anas. Nonostante gli attacchi e i

dubbi dell'opposizione Pd, secondo cui quel passaggio non era affatto quello cruciale,

De Berti (Lega) aveva assicurato, invece, che l'opera in questo modo sarebbe stata finanziata e canterabile.

Aveva segnalato ad Anas tra le priorità proprio il completamento della Grezzanella. Ma a quella comunicazione doveva seguire un procedimento specifico per lo «stato di consistenza delle strade», con relativo verbale, che non è stato fatto.

Formalmente, quindi, Anas non ha ricevuto dalla Regione la documentazione perché le strade passino sotto la sua competenza. Né è iniziata l'eventuale procedura di costituzione di una società tra Anas e Regione: una delle ipotesi al vaglio. Anche Veneto Strade conferma che la situazione non ha fatto passi avanti.

Ora sulla situazione di impasse interviene la consigliera regionale di opposizione Anna Maria Bigon (Pd), che nel 2009 era sindaco di Povegliano quando fu posata la prima pietra del primo stralcio di Grezzanella, oggi ultimato, ma inutile: è il tracciato che va dalla rotonda della Decathlon, in uscita dalla tangenziale, all'incrocio con via Sant'Eurosia.

Il secondo tratto deve andare da lì alla zona sud di Villafranca, eliminando del tutto il traffico di attraversamento dalla città. Lo si promette da decenni. «Forse in Regione pensano che altri sei mesi di attesa su trent'anni siano po-

ca cosa», attacca ora Bigon. «Ma i veronesi sono stanchi di essere presi in giro sul completamento della Grezzanella. De Berti ha sempre detto che, con la firma di Conte, i lavori sarebbero partiti. Ma ancora una volta le cose non sono andate così. Il decreto è stato firmato a dicembre e pubblicato ai primi di gennaio, a oggi Anas però non ha ottenuto la documentazione dalla Regione per fare il passaggio delle strade».

Procedimento che hanno fatto, invece, in altre Regioni dalle Marche al Lazio, dalla Toscana alla Liguria, così come in Umbria e in Campania. «La Regione ha realizzato solo il primo tratto per poi abbandonare tutto tra Villafranca e Povegliano, si deve ancora fare il verbale con lo stato di consistenza della strada. I cittadini continuano a subire traffico e inquinamento. Quanto ci sarà ancora da aspettare? La Giunta si prenda le proprie responsabilità, senza nascondersi dietro al Governo che ha già fatto quanto doveva». Il verbale per la consistenza delle strade non è ancora ultimato.

Lo conferma anche De Berti che spiega: «Abbiamo avviato la procedura per la redazione dei verbali e saranno pronti entro agosto o settembre ma prima di firmarli voglio la garanzia su carta del Ministero dei trasporti e di Anas che la Grezzanella sia inserita nel contratto di programma delle opere finanziate con i 100 milioni di euro. Finora abbiamo ricevuto solo rassicurazioni verbali, ma lo vogliamo nero su bianco».





La Grezzanella è in un vicolo cieco in attesa della partenza dei lavori

**Regolamento edilizio**

## Case turistiche al Tar contro le fosse settiche

«**I**l nuovo regolamento urbanistico è assurdo: si cementifica la città e si distorce la concorrenza». Property Managers Veneto (Pmi), riferimento regionale dell'Associazione nazionale del turismo residenziale, annuncia ricorso al Tar contro il regolamento presentato da Ca' Farsetti. «Il nuovo regolamento suggerisce di fare una cosa oscena — denuncia Marco Malafante, delegato per il Veneto di Pmi — cementificare la città costruendo 11 mila fosse settiche, strutture in cemento che dovrebbero essere realizzate sotto le fondamenta delle città». Pmi denuncia poi quella che sarebbe una discriminazione: l'obbligo di realizzare fosse settiche, infatti, si applica solo a chi decide di affittare la casa ai turisti. «Il regolamento sta agevolando chi opera nell'illegalità a causa dell'assenza di controlli da parte dell'amministrazione e continuerà a farlo — conclude Malafante — mentre colpisce chi lavora alla luce del sole rispettando del regole». «Residenzialità, standard qualitativi e ambiente» le parole chiave con cui aveva sintetizzato il regolamento l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin. (m. ri.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## Il futuro dell'Autorità portuale Bilancio, le incognite del comitato di venerdì D'Agostino: «Venezia? Io penso a Trieste»

**VENEZIA** I punti all'ordine del giorno sono gli stessi, così come i documenti. Dopo la bocciatura del bilancio di giovedì da parte di Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli, rappresentanti di Città metropolitana e Regione Veneto, il presidente Pino Musolino ci riprova nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale in programma venerdì. Chi ha parlato con i due «ribelli» sa che stanno valutando attentamente il da farsi, ma pare escluso che nell'arco di una settimana il loro «no» – legato alla contrarietà all'operazione di riequilibrio del terminal di Fusina, anche se molti li hanno accusati di un'«operazione politica» – diventi un «sì». Di fronte si potrebbero dunque aprire due scenari: un altro doppio «no», che sancirebbe la crisi dell'ente e il commissariamento per la mancata approvazione entro il termine del 30 giugno; oppure una soluzione analoga a quella del 2019, quando il bilancio passò con il voto del solo Musolino, l'astensione di Giri (collegato dalle vacanze) e l'assenza giustificata di Campitelli.

Musolino ostenta tranquillità e ieri ha incontrato l'ambasciatore Usa in Italia, Lewis Eisenberg, per parlare di «opportunità di investimento e scambi commerciali». Qualche *rumors* darebbe per già individuato il suo successore

in Zeno D'Agostino, ex presidente del Porto di Trieste, «defenestrato» dall'Anac nei giorni scorsi. «Io voglio risolvere la questione di Trieste e sto concentrando tutte le mie energie su questo - dice D'Agostino - Stimo Pino e credo che per bocciare un bilancio con numeri come quelli servono motivi comprovati». Lui ovviamente non conosce nel dettaglio il caso Fusina, ma da tecnico analizza un altro motivo di scontro: ovvero se a consuntivo 2019 ancora sospeso si possano attivare le misure post-Covid, cioè il taglio dei canoni alle imprese e l'integrazione salariale ai 160 lavoratori delle Clp. «Di solito si aspetta il consuntivo di bilancio per avere la certezza dell'avanzo - spiega - Tanto più quest'anno, dato che le entrate caleranno in maniera sensibile a causa del Covid rispetto al bilancio preventivo».

«Tanti sono i problemi aperti su cui agire e non sono conciliabili con ulteriori ritardi sulle soluzioni - sottolinea la Filt-Cgil - L'Autorità di sistema deve in brevissimo tempo trovare la sua piena autorevolezza e operatività». «A Venezia si assiste all'ennesimo tentativo di bloccare l'attività di una Autorità che sta lavorando per la salvaguardia del porto e dei suoi operatori con motivi che appaiono pretestuosi e strumentali», commenta invece l'Ancip. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA POLEMICA SULLA VIABILITÀ

# Padrin: via i cantieri o i pedaggi

Il presidente della Provincia contro il concessionario per la situazione dell'A27 tra Belluno e Treviso **SOSSO / A PAG. 17**

## Padrin: «Togliete i cantieri sull'A27 o togliete il pedaggio autostradale»

Dura presa di posizione del presidente della Provincia. Sull'Agordina sabato non ci sarà il semaforo

**Gigi Sosso / BELLUNO**

L'autostrada delle vacanze. O la strada? Perché è un dato di fatto che il pedaggio dell'A27 Venezia - Belluno sia tra i più ricchi della rete gestita da Autostrade per l'Italia (8,10 euro per l'intera tratta), ma dopo il deputato Roger De Menech anche il presidente della Provincia di Belluno, Roberto Padrin si permette di sindacare sulla definizione della fondamentale via di comunicazione, con tutti i cantieri aperti e i conseguenti restringimenti di carreggiata che ci sono, soprattutto tra Pian di Vedoia e Conegliano.

Con quello che poi succede nel fine settimana sulla statale 51 di Alemagna, il pericolo è di perdere turisti, di conseguenza tanti soldi, per di più dopo un periodo di lockdown per il Coronavirus: «Se poi dobbiamo fare i conti a che con una galleria sempre chiusa (quella di Cave) e un'autostrada a mezzo servizio, con un pedaggio tra i più alti in Italia, diventa impossibile competere con altre realtà. Mi metto nei panni del turista che dopo una giornata di relax deve sorbirsi ore e ore di auto per coprire pochi chilometri, prima lungo l'Alemagna, poi anche sull'autostrada. Il rischio è che scelga di non tornare più tra le Dolomiti Bellunesi, se le condizioni rimangono queste. Nell'estate post Covid, che in molti annunciano come favorevolissima alla montagna, tutto questo è non solo disastroso, ma anche intollerabile. Scriverò alla Società Autostrade, per fare chiarezza e superare questa situazione. Delle due l'una: o l'A27 è un servizio auto-

stradale vero, oppure venga eliminato il pedaggio».

Domenica c'erano anche code lunghe diverse chilometri: «Non dovranno più ripetersi, durante la stagione estiva», riprende Padrin, «ne va dello sviluppo turistico della montagna. Siamo arrivati anche a cinque o sei chilometri tra Vittorio Veneto Sud e il Faldato e sono ormai anni che il tratto fra Belluno e Conegliano è costantemente sottoposto a cantieri fantasma in cui vediamo restringimenti di carreggiata, ma nessun mezzo e nessun operaio al lavoro. Non possiamo permettercelo. La nostra provincia già deve pagare un divario infrastrutturale, che purtroppo è sotto gli occhi di tutti».

Il volume della protesta degli utenti è sempre più alto. Per non parlare di chi percorre l'autostrada per motivi di lavoro e non di svago. A cominciare dagli autotrasportatori: «I lavori si devono fare, ma bisognerebbe organizzarli meglio», sottolinea Adone Peterle, presidente del settore di Appia, «vengono finanziati con il pedaggio, del resto. Per noi, i tempi di percorrenza sono molto importanti e spesso possono fare la differenza, non solo quando si tratta di andare a vendere delle merci, ma anche solo per il periodo che è possibile trascorrere alla guida, prima dell'obbligo di fermarsi e magari avere il cambio da un collega».

I disagi sono notevoli e costano parecchio denaro: «Ci vorrebbero tempi certi. Bisognerebbe poter risolvere il problema dei lavori, diversamente sarebbe auspicabile una tariffa inferiore».

Altro problema, l'Agordina. Nel prossimo fine settimana non si ripeteranno le code di domenica sulla regionale 203 Agordina. All'altezza della centrale Enel di La Stanga, i lavori regolati da semaforo, hanno provocato colonne fino a 12 chilometri, esasperando i turisti. Molte le proteste, anche sui social, accanto alle promesse di frequentare in futuro altre vallate, dove si perde meno tempo.

Il sindaco di Alleghe, Danilo De Toni è anche delegato provinciale per il Turismo: «È un cantiere di Enel e ho ricevuto rassicurazioni sul fatto che nel prossimo fine settimana non si ripresenteranno gli stessi disagi. Tra sabato e domenica scorso c'erano le autorizzazioni a lavorare con l'aiuto di semafori e movieri, tutto si fermerà nel prossimo».

Non è l'unico cantiere lungo la strada per le Dolomiti e le località turistiche: «I lavori di manutenzione bisogna farli. Oltre tutto, scontiamo alcuni mesi di ritardo per via del Covid. Tutto è slittato e questo non può che pesare sulla viabilità provinciale. Ad ogni modo, si tratta di limitare al minimo i contrattempi, specialmente nel periodo delle vacanze estive. Non possiamo permetterci di perdere presenze sulle nostre montagne, perché diventa difficile raggiungerci». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Uno dei tanti cantieri nel tratto di autostrada tra Belluno e Treviso

Belluno. I lavori almeno fino a metà luglio



Cantieri e code in A27: odissea per le Dolomiti

TRAFFICO Cinque ore per tornare dal Cadore fino in pianura. Code infinite sull'A27 a causa dei cantieri. Domenica in particolare le file sono iniziate fin dalle 16 a scendere, con 5-6 chilometri tra Vittorio Veneto Sud e il Fadalto, ma anche a salire fin dalla mattina e poi, nel pomeriggio, per un incidente. Bonetti a pagina 12

Cinque ore dal Cadore alla pianura

►Esplode la polemica per le lunghe code causate dai cantieri ► Il concessionario: « Sono in corso controlli per la sicurezza» sull'autostrada, che si aggiungono a quelle sull'Alemagna Il presidente della Provincia: «O è un servizio o via il pedaggio»

LA SOCIETÀ: «OPERAI IMPEGNATI IN TURNI 24 ORE SU 24, NON ABBIAMO POTUTO LAVORARE DURANTE IL LOCKDOWN»

L'ODISSEA

BELLUNO Cinque ore di viaggio,

code chilometriche anche in autostrada, per rientrare nel Trevigiano dopo una giornata di montagna in Cadore. A questo prezzo anche «uno che ha le Dolomiti nel sangue» rinuncia. Così faranno molti turisti e pendolari della montagna, dopo l'odissea nella prima domenica d'estate. Non era stata annunciata come una giornata da "bollino nero" per la viabilità. Ma quando si parte o si scende

dal Bellunese, imboccando l'eterno cantiere che è l'auto-



strada A27, ogni giornata è da "bollino nero". E così stato domenica, quando tra l'altro si è verificato un mix letale. Le code sono iniziate fin dalle 16 a scendere, con 5-6 chilometri tra Vittorio Veneto Sud e il Fadalto, ma anche a salire fin dalla mattina e poi, nel pomeriggio, per un incidente a Vittorio Veneto sud. E i disagi non saranno gli ultimi: Autostrade per l'Italia spiega l'intervento di lavori che è in corso sarà terminato entro metà luglio.

## UNA SOLA CORSIA

Da due anni a questa parte, periodicamente, si viaggia su un'unica corsia in alcune gallerie che si trovano nel tratto dopo Vittorio Veneto sud fino a Belluno: i tunnel a rotazione si trasformano a doppio senso di marcia, compresa la lunga "Cave", che conta quasi 4mila metri. Proprio questa galleria è soggetta in questo periodo a ispezioni di Autostrade. Si tratta di un piano condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti scattato dopo il lockdown e che va portato a termine entro metà luglio. Fino ad allora i disagi saranno assicurati, ma ormai i bellunesi e i pendolari della montagna non credono più che questo eterno cantiere abbia una fine: sanno che poi spunterà ancora qualcosa che renderà per l'ennesima volta l'A27 un percorso ad ostacoli. Ormai sono 2 anni che va così, con un'estate da incubo anche

nel 2019.

## LA LETTERA

Ma se l'anno scorso il Bellunese se lo poteva permettere, ora dopo l'emergenza e la lenta ripartenza e la crisi per tutti, no. È per questo che il presidente della provincia di Belluno, Roberto Padrin, ha scritto ad Autostrade per l'Italia. «Le code viste domenica in A27 non dovranno più ripetersi durante la stagione estiva - ha detto il presidente -. Ne va dello sviluppo turistico della nostra montagna». «Sono anni che il tratto di autostrada tra Belluno e Conegliano -prosegue - è costantemente sottoposto a cantieri fantasma, in cui vediamo restringimenti di carreggiata, ma nessun mezzo e nessun operaio al lavoro. Non possiamo permettercelo. Mi metto nei panni del turista che dopo una giornata di relax deve sorbirsi ore e ore di auto per coprire pochi chilometri, prima lungo la Alemagna, poi anche sulla A27. Il rischio è che scelga di non tornare più tra le Dolomiti bellunesi, se le condizioni rimangono queste. Tutto questo è non solo disastroso ma anche intollerabile. Scriverò alla Società Autostrade per fare chiarezza e superare questa situazione. Delle due l'una: o la A27 è un servizio autostradale vero, oppure venga eliminato il pedaggio».

## AUTOSTRADE

È iniziato l'8 giugno scorso

sulla A27 Venezia-Belluno il piano di ispezioni delle gallerie. Le squadre di operai sono state potenziate e lavorano 24 ore sui 24: vengono impegnati circa 50 tecnici e 10 piattaforme, oltre a tutti gli altri mezzi funzionali alla gestione della segnaletica stradale. Non è stato possibile iniziare nel periodo di lockdown, perché l'esigenza si è presentata successivamente. «L'attività di ispezione in corso - spiegano - è stata avviata ad integrazione della prima fase del piano dei controlli di sicurezza attivato lo scorso gennaio su tutte le 587 gallerie della rete. La seconda fase integrerà l'ispezione con perforazioni, videoispezioni, prelievi di materiale a test di laboratorio e consentirà la definizione di eventuali ulteriori interventi manutentivi straordinari ritenuti necessari». Nella galleria Monte Baldo, situata nel tratto tra Vittorio Sud e Vittorio Nord, durante le ispezioni avviate nel fornice sud è stata rilevata la necessità di ulteriori approfondimenti, tuttora in corso, e quindi le attività proseguiranno. Nel fornice nord della galleria Cave, tra Fadalto e la barriera di Belluno, invece, stanno per concludersi lavori di manutenzione avviati in seguito alle attività di ispezione e la riapertura al traffico è prevista per i primi giorni di questa settimana.

**Olivia Bonetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TUTTI FERMI / Auto in coda sul viadotto del Fadalto prima di Vittorio Veneto domenica sera

## Autostrada A13

### Chiude il tratto Ferrara-Occhiobello

Sulla A13 Bologna-Padova, per lavori di manutenzione, previsti in orario notturno, dalle 22 di giovedì 25 alle 6 di venerdì 26 giugno, sarà chiuso il tratto compreso tra Ferrara nord e Occhiobello verso Padova. Di conseguenza, sarà chiusa la stazione di Ferrara nord, in entrata verso Padova. Nella stessa notte, ma dalle 21 alle 6, sarà chiusa anche l'area di servizio "Po est". In alternativa, dopo l'uscita obbligatoria alla stazione di Ferrara nord, si potrà percorrere la viabilità ordinaria con rientro sulla A13 a Occhiobello.



Il caso

# Mossa di Autostrade: non rinuncia alla concessione

**Autostrade per l'Italia tira dritto sulla concessione. Con uno scatto a sorpresa, ieri il cda di Aspi ha deciso di non esercitare quanto previsto dall'articolo 9 bis della Convenzione, inviando così un segnale di disgelo al governo dichiarando di voler proseguire il dialogo.**

Dimito a pagina 14



## Autostrade, niente strappi sulla concessione

►I cda di Atlantia e Aspi decidono di continuare a gestire la rete per consentire alla trattativa avviata con il governo di concludersi ►Entro il 30 giugno avrebbero potuto chiedere la risoluzione della convenzione e un indennizzo valutato tra 20 e 23 miliardi

**IL GRUPPO PREFERISCE  
ATTENDERE IL VERDETTO  
IN AUTUNNO SULLA  
COSTITUZIONALITÀ  
DEL DECRETO  
MILLEPROROGHE**

**LA CONCESSIONARIA  
CHIEDE UN INCONTRO  
URGENTE AL MIT  
CONTE: STO PREMENDO  
SU TUTTI I MINISTRI  
DECIDEREMO A BREVE**

### LA SCELTA

ROMA Autostrade per l'Italia tira dritto sulla concessione dei 2.974 km delle rete italiana in scadenza nel 2038. Con uno scatto a sorpresa e apparentemente in contraddizione con la dura lettera inviata il 9 giugno a Bruxelles per contestare «le violazioni» del governo, ieri il cda di Aspi ha deciso di non esercitare quanto previsto dall'articolo 9 bis della Convenzione, inviando così un segnale di disgelo al governo dichiarando di voler proseguire il dialogo con i ministeri del Mit e del Mef. In una lettera spedita ieri sera viene ufficializzata la «disponibilità a proseguire - anche successivamente al 30 giugno 2020 - le interlocuzioni per la definizione concordata della procedura di contestazione avviata dal concedente il 16 agosto 2018, fermi comunque i propri diritti maturati e maturandi, anche ai sensi dell'art. 9 bis della Convenzione Unica in relazione ai mutamenti sostanziali del quadro legislativo e regolatorio» introdotti dal decreto legge Milleproroghe. In pratica, con questa mossa il gruppo non mette il governo con le spalle al muro chiedendo un indennizzo che oscillerebbe tra 20 e 23 miliardi che è la «penale» prevista dalla precedente normativa in presenza di modifiche unilaterali dell'accordo. E il fatto che probabilmente l'apertura di Aspi ha prodotto effetti sembrerebbe provato dalla di-

chiarazione del premier Conte, che ribadendo i concetti di una decina di giorni fa ha sottolineato: «Sto sollecitando i ministri competenti, il dossier va chiuso subito, vorrei farlo nei prossimi giorni». Evidentemente il primo ministro ignorava la delibera che di lì a poco il cda di Aspi, preceduto da un cda analogo di Atlantia, avrebbero adottato.

Difficile dire se si tratti di un atto di ostpolitik, o se invece Aspi non intenda prendere tempo rispetto al ricorso presentato al Tar del Lazio, proprio sulla dubbia costituzionalità dell'articolo 35 che abbassa l'indennizzo unilateralmente, a 6-7 miliardi. Nel mirino però c'è anche l'articolo 13 che obbliga tutti i concessionari a ripresentare i piani economico-finanziari quinquennali, inclusi quelli che erano stati già approvati, sulla base del nuovo modello tariffario Art (Autorità regolazione trasporti), introdotto per legge con il decreto Genova dell'ex ministro Danilo Toninelli. L'8 luglio la Consulta si esprimerà sulla costituzionalità di quest'ultimo provvedimento: se per analogia dovesse annullarlo, anche il decreto del gennaio 2019 perderebbe vigore.

### INFORMATIVA IN EDIZIONE

Tornando al Tar, esso dovrebbe fissare l'udienza in ottobre-novembre e, salvo colpi di scena indipendenti da Aspi, la concessionaria dovrebbe proseguire la gestione della rete anche grazie al finan-

ziamento di 900 milioni ricevuto dalla capogruppo Atlantia.

Si diceva di un approccio a più sfaccettature. Autostrade ha chiesto alle Infrastrutture un incontro urgente per definire la vertenza ormai biennale della concessione. Comunque su un piano parallelo procede l'iniziativa con la Commissione europea con la contestazione del principio "pacta sunt servanda" cagionato dall'articolo 35 del Milleproroghe. Ieri sarebbero cominciati i colloqui fra i tecnici di Aspi e quelli delle tre direzioni generali Fisma, Just, Growth che si occupano del dossier.

Oggi all'ora di pranzo, intanto, si riunirà il cda di Edizione presieduto da Gianni Mion che, oltre a un esame delle trimestrali delle partecipate, farà il punto sui finanziamenti ricevuti. Inoltre Fabio Cerchiai e Carlo Bertazzo, rispettivamente presidente e Ad di Atlantia, come membri del cda della finanziaria forniranno un'informazione sulla situazione.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

L'intervista **Roberto Tomasi**

## «Pronti all'accordo nell'interesse del Paese subito sbloccati 7 miliardi di investimenti»

**L'AD DI ASPI: «LA NOSTRA PROPOSTA AL GOVERNO: OLTRE 2,9 MILIARDI DI RISORSE, STANDARD CONDIVISI E UN NUOVO DNA PER LA SOCIETÀ»**

**I**ngegner Roberto Tomasi, ad di Aspi, che senso ha rinunciare alla scadenza del 30 giugno che vi dà la possibilità di restituire la concessione in cambio di molti denari, quindi un importante grimaldello contro il Milleproroghe?

«Siamo convinti che fare in tempi brevi un accordo sulla concessione sia nell'interesse del Paese, oltre che in quello di Aspi, sulla base di impegni e regole chiare e definite. Credo sia la via maestra e auspicio che possano crearsi le condizioni. Siamo disponibili a sederci a un tavolo anche subito, con tutte le parti coinvolte e crediamo che, con la volontà politica, potremmo chiudere l'intesa in una settimana. Non vogliamo che la scadenza del 30 giugno sia un ostacolo a questo confronto, ma non rinunciamo a considerare fermi i diritti previsti per Aspi nella Convenzione».

**Qual è l'ultima proposta fatta al governo, «inaccettabile» per il premier Conte?**

«Vorrei essere chiaro. Stiamo dialogando con il governo da quasi un anno e mezzo, con continui riscontri reciproci, per raggiungere un accordo che sia funzionale al Paese. Lo facciamo nella convinzione di aver completamente cambiato la società. Dopo il tragico crollo del Ponte Morandi abbiamo rivisto profondamente tutti i processi del gruppo. Il primo elemento, doveroso, è stato l'impegno a ricostruire il viadotto di Genova: 700 milioni già messi a disposizione per la ricostruzione, senza chiedere alcuna sospensione delle attività nei nostri ricorsi e dando un supporto costante al commissario Bucci. Nell'ultimo anno abbiamo anche dato continui segnali di forte cambiamento, coinvolgendo sistematicamente il Mit, per noi una risorsa».

mente il Mit, per noi una risorsa».

**Si riferisce agli sforzi in manutenzione dopo i tanti inadempimenti attribuiti ad Aspi?**

«Mi riferisco in primo luogo agli impegni di manutenzione messi sul tavolo: in tutto 2 miliardi dal 2020 al 2023, se si considerano i 700 milioni in più che spenderemo. Ma abbiamo anche fatto una seconda proposta, a maggio, dopo diverse interlocuzioni: abbiamo arrotondato ulteriormente i 2,9 miliardi di euro, prevedendo risorse a carico della società per ulteriori manutenzioni. Non solo. Nel frattempo abbiamo messo in campo nuove metodologie di controlli della rete, e stiamo lavorando con il ministero perché diventino un protocollo condiviso dal settore. È un grandissimo sforzo per cambiare il nostro dna e per definire nuovi standard nazionali di manutenzione. Senza contare che, in questo contesto economico, dei 14,5 miliardi di investimenti entro il 2028, Aspi sarebbe in grado di avviare subito lavori per oltre 7 miliardi».

**Perché promettere certi investimenti quando il Milleproroghe ha tagliato le vostre possibilità di finanziamento?**

«Non intendiamo infatti abdicare ai diritti della società, cioè quelli previsti dalle regole date dal contratto di Convenzione. Abbiamo cercato in tutti i modi di confrontarci per definire un rapporto contrattuale equilibrato tra Stato e concessionaria. Questo è necessario per consentire una corretta capacità finanziaria della società. La nostra difficoltà all'accesso al credito è la dimostrazione diretta dell'impatto su Aspi cagionato dal Milleproroghe. Abbiamo per questo fatto i doverosi ricorsi di tutela. È necessario che la società ottenga un corretto riconoscimento del proprio valore e che le clausole di indennizzo siano bilanciate e analoghe a quelle di altre grandi concessionarie italiane, ad esempio del settore elettrico. Non cerchiamo alcuna condizione di privilegio, ma non possiamo accettare condizioni che limitano l'attività della società».

**Anche sui pedaggi è in corso la trattativa?**

«Stiamo valutando se esistono le condizioni per un confronto sul nuovo sistema tariffario Art, su cui comunque abbiamo fatto ricorso con tutti i concessionari italiani. L'obiettivo è trovare con il governo forme di incentivi sugli investimenti e modalità di adeguata remunerazione per ammodernare la rete, come ho già detto, nell'interesse del Paese».

**Il governo ha chiesto un taglio delle tariffe del 5%. È così inaccettabile?**

«Il 5% è una semplificazione gioranalistica. Il modello Art è molto più complesso e prevede molte misure su cui Mit e concessionari sono chiamati a confrontarsi in brevissimo tempo. Riteniamo comunque che sarebbe più opportuno focalizzare le risorse verso riduzioni mirate di pedaggio, ad esempio per gli utenti impattati da cantieri di manutenzione, o per supportare iniziative specifiche nelle comunità territoriali dove operiamo. Una soluzione che stiamo già applicando in alcune aree del Paese, come ad esempio la Liguria. E colgo l'occasione per scusarmi con gli utenti».

**Il governo ha preso la sospensione degli investimenti come una minaccia.**

«Non è affatto così. Ad oggi, solo il finanziamento di 900 milioni di Atlantia ci consente di garantire la continuità aziendale. Nonostante ciò, continuiamo a investire su manutenzioni e sicurezza della rete, oltre che sui cantieri già avviati. La nostra non è una prova di forza, ma una oculata gestione delle risorse aziendali. E non posso non pensare che il vero interesse per il Paese è far partire subito i 7 miliardi di investimenti in nuove opere e cantieri».

**Rosario Dimito  
Roberta Amoruso**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Roberto Tomasi, ad di Autostrade**

**A Trieste****La Rizzani curerà  
i lavori del Burlo  
e del Cattinara****Ripartono i lavori per la  
riqualificazione  
dell'ospedale di Cattinara e  
la realizzazione della nuova  
sede del Burlo, affidati ora  
alla Rizzani de Eccher.**

A pagina II

# Cattinara e Burlo alla De Eccher

**OPERE PUBBLICHE**

TRIESTE «Con l'aggiudicazione dell'appalto si sigla la ripartenza dei lavori di un'opera fondamentale per la sanità regionale. La vicenda dimostra ancora una volta quanta necessità ci sia dell'avvio di un processo di semplificazione nel nostro Paese, che rischia di morire di burocrazia». Lo ha detto oggi a Trieste il governatore Massimiliano Fedriga, che con il vicegovernatore con delega alla Salute, Riccardo Riccardi, ha illustrato il percorso relativo al riavvio dei lavori per la riqualificazione dell'Ospedale di Cattinara e la realizzazione della nuova sede del Burlo con il decreto per l'aggiudicazione dell'appalto alla Rizzani de Eccher. Fedriga ha rimarcato come, pur essendo stati tempi eccezionali per la burocrazia italiana, «è comunque passato un

anno dalla risoluzione del contratto con l'azienda che si era aggiudicata originariamente l'appalto. Ripercorrendo l'iter degli eventi a seguito della risoluzione contrattuale con la Clea del maggio 2019 e dello scorrimento della graduatoria di gara, il soggetto subentrante (Rizzani de Eccher) ha visto superate alcune criticità avanzate in ordine a problematiche di carattere amministrativo e giuridico grazie a un parere dell'Autorità nazionale anticorruzione che, sollecitata da Asugi, con propria delibera l'1 aprile ha fornito le direttive finalizzate al superamento dei quesiti posti. A questo punto è dell'11 giugno da parte della Rizzani de Eccher la completa consegna della documentazione amministrativa a seguito della quale è stato possibile procedere con l'aggiudicazione del contratto. Riccardi ha evidenziato come la soluzione adottata con-

senza di separare il piano inevitabile del contenzioso e quello della prosecuzione dei lavori. «Il rischio - ha osservato - era che si dovesse ricominciare tutto da capo, con un prolungamento dei tempi inaccettabile». Riccardi ha altresì elogiato i vertici di Asugi per l'assunzione di responsabilità messa in atto in questa delicata fase del procedimento per il quale gli uffici hanno lavorato in piena emergenza Covid. L'importo complessivo dell'opera ammonta a 108.993.244,23 euro. La firma del contratto è prevista entro agosto, mentre il cantiere potrebbe ripartire entro gennaio 2021 in considerazione del fatto che va completato il progetto esecutivo e sono da acquisire i pareri degli enti terzi, tra cui quelli della Commissione sismica e dei Vigili del fuoco. Il termine dei lavori è previsto entro il 2027.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**APPALTO DA 108 MILIONI L'annuncio dato dal governatore Massimiliano Fedriga e da Riccardo Riccardi**

# Una nuova corsia costruita per una Romea più sicura

## TAGLIO DI PO

Nella sala "Giovanni Falcone" l'amministrazione comunale ha incontrato una rappresentanza delle realtà produttive dell'area artigianale, industriale e commerciale, per fare il punto della situazione sullo stato di attuazione della progettazione da parte di Anas della rotatoria sulla strada Romea. Si sono notate molte assenze di operatori che insistono sull'area con anche importanti ed affermate attività produttive e che non hanno colto questa occasione per fare le loro eventuali osservazioni e dare suggerimenti, e magari saranno i primi, quando l'opera sarà completata, a lamentarsi per come è stata realizzata.

## IL PROGETTO

Dopo una breve premessa introduttiva da parte di Luca Modena, che sta seguendo il coordinamento tra il comune e la zona artigianale, ha preso la parola l'assessore ai lavori pubblici Davide Marangoni che ha esordito affermando «questo progetto di Anas oltre ad aver tenuto conto della criticità legata all'accessibilità della zona artigianale sulla Romea ha posto l'attenzione su altre questioni al punto da rivedere completamente il tratto di arteria stradale che dal ponte sul Po di Venezia porta al cavalcavia che collega la strada provinciale n. 46 che si collega alla strada regionale n. 495 Adria-Ariano».

## NUOVA CORSIA

L'assessore Davide Marangoni ha illustrato le diverse novità come ad esempio la creazione di una nuova corsia che condurrà alle attività che accedono direttamente alla strada, la chiusura di tutti gli incroci a raso e ovviamente la costruzione dell'ampia rotatoria che sarà disassata rispetto all'attuale asse stradale. Il progetto di Anas voluto dall'amministrazione e dalle realtà produttive sembra aver soddisfatto le aspettative richieste. «Non risulta per niente scontato affermare che quanto abbiamo messo in moto - ha affermato l'assessore ai lavori pubblici - è finalizzato al rilancio dell'intera area produttiva e che la rotatoria rappresenta il primo tassello per raggiungere questo importante obiettivo».

## PROBLEMA RETI

L'incontro con le realtà economiche è stata l'occasione anche per affrontare altre problematiche diventate ormai croniche nella zona produttiva come l'assenza di un'adeguata infrastruttura internet a cui si sta cercando, con Telecom, di dare una risposta in tempi ragionevolmente brevi e la necessità di predisporre tutti quegli interventi di manutenzione sulla viabilità in generale con particolare riguardo alla segnaletica, sul verde e l'asfaltatura di diverse strade a cui l'assessore dovrà cercare di dare risposte, come si è impegnato di fare.

**Giannino Dian**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TAGLIO DI PO Gli imprenditori intervenuti all'incontro



# «Interventi urgenti per la crisi del porto»

## ECONOMIA

**MESTRE** La crisi istituzionale del porto, sancita dalla bocciatura del bilancio da parte dei rappresentanti di Regione e Città metropolitana, rischia di lasciare lo scalo veneziano in una situazione di stallo con una serie di problemi che richiedono risposte immediate. Lo scrive in una nota la Filt-Cgil per la quale «deve essere chiaro a tutti che di questo vogliamo discutere e che i porti di Venezia e Chioggia non possono essere gestiti in termini di ordinaria amministrazione, ci devono essere scelte straordinarie ma giuste e condivise». I nodi da sciogliere sono molteplici, sottolinea il sindacato: dalla chiusura del terminal passeggeri Vtp che penalizza il settore delle crociere e tutto l'indotto, con centinaia di lavoratori in cassa integrazione. «Le stesse Compagnie portuali sono in crisi - aggiunge la Filt-Cgil - per mancati avviamenti al lavoro e vanno trovate soluzioni strutturali alla loro crisi finanziaria. Il lavoro nel porto deve avere nei diritti il suo rilancio, diritti per gli interinali, per i dipendenti e si deve ripristinare un equilibrio fra costi del lavoro, tariffe e avviamenti al lavoro». Ma tutto questo, per il sindacato, richiede la piena operatività dell'Autorità portuale, sulla quale ora pende la minaccia del commissariamento. «Questi sono i temi - conclude la nota - su cui Adsp deve in brevissimo tempo trovare la sua piena autorevolezza e operatività. Le istituzioni locali ed il ministero hanno in mano le condizioni per scegliere il meglio per la portualità e per il territorio. Una responsabilità davanti a migliaia di lavoratori e centinaia di imprese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Industriali

### Giovedì l'assemblea al Terminal Vtp

**MESTRE È in programma si terrà giovedì 25 giugno l'Assemblea generale ordinaria, in seduta privata, di Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo. L'evento avrà luogo nella sede di Venezia Terminal Passeggeri, a Venezia. Il programma prevede alle 17 un dibattito sul percorso attuativo della Zls, la Zona logistica semplificata che dovrebbe favorire investimenti e occupazione nell'Area metropolitana di Venezia e nel territorio di Rovigo. Ma si parlerà inevitabilmente dell'emergenza sanitaria che ha paralizzato il mondo produttivo per due mesi che ora sta cercando faticosamente di ripartire. Ne discuteranno con Roberto Papetti, direttore del Gazzettino Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria area metropolitana di Venezia e Rovigo e Roberto Marcato, assessore allo Sviluppo Economico ed Energia della Regione Veneto.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# La sfida svizzera: a Tessera in monorotaia

## LA PROPOSTA

**MESTRE** Da vent'anni si batte per soluzioni innovative e immaginifiche in materia di trasporti: alle amministrazioni di turno ha proposto metropolitane sublagunari, sistemi alternativi al Mose per la difesa dalle acque alte, tunnel sotto la tangenziale, addirittura un tracciato sotterraneo per l'Alta velocità Venezia-Trieste. Senza peraltro ottenere risultati in termini di commesse. Ora l'architetto padovano Fernando De Simone, rappresentante in Italia del gruppo svizzero Intamin Transportation (che in Italia sta realizzando il People mover che collegherà l'aeroporto alla stazione) torna a far parlare di sé con un nuovo progetto alternativo alla bretella ferroviaria per Tessera progettata da Rfi. L'idea, sottoposta al Comune, alla Save e al presidente del Venezia Niederauer, è di realizzare una monorotaia sopraelevata per andare dalla stazione all'aeroporto, e da qui allo stadio, passando sopra il Parco di San Giuliano e la

gronda lagunare a Campalto. Con la possibilità di attivare una seconda linea che da San Giuliano, lungo il Ponte della Libertà, arriverebbe a piazzale Roma. Il progetto, secondo De Simone, potrebbe essere realizzato con la formula del project financing, ovvero a spese del costruttore in cambio di con una sorta di affitto pluriennale dell'infrastruttura.

Asso nella manica di De Simone, il nuovo treno "anti-Covid" prodotto da Intamin e già in servizio in alcuni Paesi come Cina, Vietnam, Nigeria e Turkmenistan. Il convoglio, a due vagoni, è fornito di sedili dotati di termometri che misurano la febbre ai passeggeri (in caso di temperatura superiore a 37,5 gradi il treno si blocca), con posti distanziati e separati da pareti in plexiglas. Il progetto, a quanto pare, avrebbe costi concorrenziali rispetto a quelli previsti per la bretella. Ma per convincere gli amministratori veneziani bisognerebbe far digerire l'impatto della monorotaia in transito sopra San Giuliano e Campalto.

(a.fra.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SOPRAELEVATA** Un rendering della monorotaia ipotizzata per collegare la stazione di Mestre all'aeroporto e al futuro stadio



# Nuova strada in zona Ghezzi La protesta di via Altea

►«Non serve questo piano urbanistico»  
Il Comune: «Siamo aperti al confronto»

## CHIOGGIA

Non piace a tutti il Piano urbanistico attuativo (Pua) per la stretta zona dei Ghezzi (larga alcune centinaia di metri, lunga all'incirca un chilometro), compresa fra il Lungolaguna del Lusenzo e la fila degli edifici che si affacciano in via Madonna Marina. Secondo un volantino circolato nei giorni scorsi (perlopiù condiviso da residenti nella zona di via Altea) la prevista nuova arteria urbana parallela a via Madonna Marina, risultando priva di comodi accessi alle estremità, rimarrebbe giocoforza raggiungibile attraverso alcune strettoie cui si affacciano alcune decine di abitazioni.

## LE PAURE

Le famiglie temono le conseguenze del traffico: pericolo, rumori, inquinamento. Paventano, inoltre, il sovraffollamento dei pochi parcheggi esistenti. «Chioggia - riporta il volantino - non ha bisogno di questo piano. Continuiamo a rendere vivibile la città, e preserviamo l'ambiente lagunare nel verde, lontano da inquinamento e cementificazione». L'assessore all'Urbanistica Alessandra Penzo ammette l'esistenza di qualche criticità. A suo avviso, però, il "Pua" dei Ghezzi, tuttora disponibile online, sarebbe sostanzialmente valido, e i problemi tutti risolvibili. «Le osservazioni progettuali sono ancora possibili», controbatte aggiungendo che «il Comune è aperto al confronto nella consapevolezza del fatto che, effettivamente, l'accesso alla via dalla zona di Capo Cannoni è precario».

E' un dato di fatto che la strada, a nord, risulterebbe priva di sbocco perché, proprio laddove sarebbe logico vi fosse il raccordo, sorgono un magazzino e un cantiere nautico. La doppia carreggiata confluirebbe in una viuzza a senso unico alternato. Nessun problema invece, secondo Penzo, per i parcheggi e il rispetto per l'ambiente. «Lo strumento urbanistico - assicura - vieta l'edificazione di case alte più di tre piani. Per il verde pubblico, sono riservati ben 77 mila metri quadrati; 20 mila per la creazione di ampi parcheggi. Si punta chiaramente, dunque, alla riqualificazione dell'area, nel rispetto della vivibilità e dell'ambiente». Le famiglie di via Altea, secondo l'assessore, non avrebbero nulla da temere innanzitutto perché, ancor prima di dar corso all'edificazione, i proprietari dei lotti dovranno realizzare le indispensabili strade di collegamento a pettine con via Madonna Marina, connesse mediante rotonde nei pressi del cimitero e dell'ospedale. Stando alle intenzioni dell'Amministrazione, la via libera ai lavori per la realizzazione della strada attraversante la fascia dei Ghezzi, dotata di marciapiedi e piste ciclabili, dovrebbe scattare entro il 2023.

Della nuova direttrice parallela alla stretta via Madonna Marina si parla ormai dal lontano 1997. Il progetto finì per impantanarsi nell'attesa dell'entrata in vigore dell'attuale Piano regolatore. Nessuno, nel frattempo, si è preoccupato di trovare qualche soluzione per il cantiere e il magazzino.

**Roberto Perini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'ASSESSORA

Alessandra Penzo rassicura i residenti  
rispetto ai timori ambientali:

«Sono previsti edifici alti non più di  
3 piani. Ampi spazi di verde pubblico»



**IL QUARTIERE** Una protesta urbanistica in via Altea in una foto che risale a qualche anno fa. In alto, l'assessora Alessandra Penzo

# Credito, imprenditori a confronto

**DOMANI SULLA  
PIATTAFORMA ZOOM  
L'INCONTRO PROMOSSO  
DA APINDUSTRIA  
VENEZIA E CONFAPI  
DI TREVISO**

## **SAN DONÀ**

Un confronto tra banca e impresa: il giusto metodo nella richiesta del credito.

È il tema del nuovo appuntamento via web promosso da Apindustria Venezia e Confapi Treviso, che rappresentano le piccole e medie imprese della zona.

L'approfondimento avrà luogo domani, mercoledì 24 giugno, alle 17.30 sulla piattaforma Zoom.

Questo il programma: l'intervento per dare voce all'imprenditore sarà di Andrea Galinaro, socio di Novagest e vicepresidente di Confapi; "il kit per una richiesta completa ed efficace" sarà a cura di Luca Alberghina, titolare di Modula impresa di consulenza; l'analisi e l'istruttoria bancaria saranno trattati da Luca Trevisanato di Centromarca banca di Treviso e Venezia; infine è previsto un confronto tra Claudio Alessandrini, direttore generale di Centromarca banca, e Nicola Zanon, direttore Apindustria e Confapi.

Come già accaduto in altri incontri promossi dalle due associazioni ci sarà spazio per domande e richieste di chiarimento dei partecipanti.

Nei giorni scorsi, inoltre, Apindustria e Confapi hanno presentato quattro nuovi gruppi di lavoro.

Si tratta di "Pronto soccorso" attivato con l'avvio del contingentamento con attività di interlocuzione con le istituzioni per istanze e criticità, il gruppo "Sostegno" ossia un aiuto per gli imprenditori nei momenti più critici, "Confapi sociale" legato a temi di famiglia, dipendenti e colleghi intesi come collaboratori, e "Confapid Venezia" per valorizzare soprattutto l'imprenditoria femminile.

**D.Deb.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL FUTURO DELLA SANITÀ

# Nuovo ospedale Flor nomina un gruppo di lavoro per il polo a Est

Ne fanno parte il tecnico Giusti, assieme a Donato e Toniolo  
Dovranno realizzare il progetto di fattibilità per San Lazzaro

**Entro fine luglio  
arriverà il via libera  
al progetto definitivo  
della nuova Pediatria**

**Claudio Malfitano**

Un gruppo di lavoro per il progetto del nuovo polo sanitario a Padova Est. L'azienda ospedaliera accelera, dopo la firma dell'accordo di programma lo scorso 22 aprile. Ne faranno parte il super-consulente Mirco Giusti, voluto a Padova dal dg Luciano Flor, e poi il direttore sanitario Daniele Donato e quello amministrativo Roberto Toniolo. Il loro compito sarà realizzare «la sintesi degli elementi sanitari e tecnico-funzionali per la successiva definizione progettuale». Una marcia che prosegue su due binari paralleli: è in programma a luglio la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo della nuova Pediatria, primo tassello per la riqualificazione dell'altro polo, quello di via Giustiniani.

**VERSO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ**

L'obiettivo è quello di arrivare in pochi mesi a un progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo polo di San Lazzaro, forse anche attraverso «l'avvio di un concorso di progettazione o di altra procedura concorsuale», come si legge nella delibera firmata alcuni giorni fa dal direttore generale Luciano Flor. Per organizzare il lavoro, quindi, Flor ha pensato alla costituzione di un gruppo ristretto di tecnici, in cui ha coin-

volto Giusti, Donato e Toniolo. Un gruppo che avrà come compito quello di «individuare le funzioni ospedaliere, le relative attività sanitarie e non sanitarie di supporto, i modelli organizzativi maggiormente funzionali da implementare nel nuovo polo ospedaliero, e il relativo dimensionamento tipologico e gli ulteriori parametri di natura sanitaria e tecnica».

Nell'accordo di programma è prevista a Padova Est la costruzione di una struttura moderna e universitaria, dedicata agli interventi più delicati (con un moderno centro trapianti), alle cure di alta specializzazione e a quelle più innovative, oltre che alla didattica. Con il sogno anche di un campus per la Scuola di Medicina del Bo. La delibera di Flor contempla la possibilità per il gruppo di lavoro di «avvalersi anche del supporto di ulteriori professionalità interne all'Azienda, conferendo apposito incarico».

**IL RESPONSABILE DELL'UNITÀ OPERATIVA**

Il coordinatore del gruppo sarà Mirco Giusti, il tecnico specializzato con lunga esperienza nell'edilizia ospedaliera che nell'aprile scorso è stato chiamato da Flor ad assumere l'incarico di «sostituto responsabile» dell'unità operativa complessa che avrà la direzione tecnica del nuovo ospedale. Un incarico della durata di sei mesi, anche se nel frattempo è stato pubblicato un bando di selezione interna proprio

per questo ruolo. Logico che il favorito è proprio Giusti, di formazione ingegnere specializzato le strutture ospedaliere. Prima di approdare in Azienda ospedaliera è stato all'Usl di Rovigo e, fino al 2004, responsabile di produzione alla Guerato Spa, azienda che si è recentemente aggiudicata la gara d'appalto per la costruzione del nuovo ospedale del Trentino.

**IL VIA LIBERA PER PEDIATRIA**

Intanto, con diversi mesi di ritardo, dovrebbe arrivare in poche settimane il via libera al progetto definitivo della nuova Pediatria, che dovrebbe sorgere al posto dell'ex Pneumologia nell'area est di via Giustiniani. Un progetto contestato dalle associazioni ambientaliste per la vicinanza con il bastione Cornaro e le Mura cinquecentesche. Alla conferenza di servizi decisoria in agenda a luglio non dovrebbe esserci la Soprintendenza che però aveva già espresso le sue raccomandazioni in sede di Vas, chiedendo che la progettazione dell'edificio, alto circa 30 metri e lungo 70, «sia ispirata ai principi di ordine, qualità, tutela dell'ambiente storico e contemporaneo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Il direttore Flor (a destra) con Giordani, Zaia e il rettore Rizzuto**

**CODEVIGO**

# Trecentomila euro per sistemare le strade

**CODEVIGO**

L'amministrazione ha varato un importante piano di asfaltature delle strade comunali. Nei prossimi mesi partirà il primo stralcio delle opere di asfaltatura per un valore complessivo di 297 mila euro. La Regione parteciperà ai costi con un finanziamento pari a metà dell'importo. «Il contributo regionale», ha spiegato il sindaco Francesco Vessio, «è stato richiesto e ottenuto, credo sia un merito riuscire ad operare cercando di utilizzare meno risorse interne possibili». La sistemazione delle strade riguarderà tutto il territorio, frazioni comprese, sulla base di una mappatura fatta in base allo stato di degrado delle stesse e dando priorità a quelle più trafficate. «Si comincerà», precisa Vessio, «dalla viabilità della zona artigianale, si spera già entro l'estate». —

AL.CE.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



OPERA FERMA DAL 2007

# Regionale 10, chiesti tempi certi per finirla Ma mancano garanzie

Dopo 6 mesi di silenzio De Poli interroga il ministro  
«Sono in corso le valutazioni del fabbisogno di risorse»

CARCERI

Non se ne parlava da quasi sei mesi e le certezze che si erano ascoltate a gennaio ora si fanno più fumose. La settimana scorsa la strada regionale 10 è stato argomento trattato in Parlamento durante il "question time" in Senato. A chiedere aggiornamenti sul cantiere di questa importante arteria, che dovrebbe collegare Monselice al Veronese ma che da 13 anni è ferma a Carceri, è stato il senatore Udc Antonio De Poli. A rispondergli è stato direttamente il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli.

DE POLI

Il senatore, giovedì, ha chiesto tempi certi «per programmare gli investimenti e far ripartire il tessuto socioeconomico della Bassa Padovana che rischia di rimanere tagliata fuori dai principali corridoi commerciali europei». Il riferimento diretto è andato al completamento della regionale 10: «L'Italia non ha bisogno solo di grandi opere ma soprattutto di piccoli interventi infrastrutturali che però sono in grado di rivitalizzare il tessuto socioeconomico e produttivo del nostro territorio».

RISPOSTA FUMOSA

La risposta del ministro, a

onor di cronaca, non è stata chiarissima: «In merito al completamento della strada, sono in corso le valutazioni del fabbisogno di risorse. Ci sarà poi successivamente un confronto con la Provincia per valutare anche l'impatto rispetto alle risorse già stanziolate per valutare se inserire in tutto o in parte il finanziamento nel Fondo investimenti 2020 che sarà a breve ripartito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri». Se poteva essere l'occasione per chiarire la disponibilità dei fondi necessari a riaccendere il cantiere, chiaramente non è stata sfruttata. Terminare il tratto da Carceri e Legnago costerà - l'ha annunciato l'assessore regionale Elisa De Berti a gennaio - non più di 50 milioni di euro. Arriveranno da un fondo nazionale su cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) ha già dato piene garanzie. Garanzie non confermate nel "question time" di giovedì.

A CHE PUNTO SIAMO

La strada è attesa da questo territorio da mezzo secolo ed è ferma a Carceri dal 2007. La mancata realizzazione di un'arteria così importante ha limitato seriamente lo sviluppo economico della Bassa Padovana. Da quando è stato realizzato il nuovo ospedale di Schiavonia, inoltre, il com-

pletamento del tratto si è confermato necessario per permettere a tutta l'area del Montagnanese di raggiungere facilmente il polo unico. Oggi la regionale 10 parte a Monselice e si ferma a Carceri: mancano 7 chilometri per arrivare all'A31 a Santa Margherita d'Adige, una decina per raggiungere Montagnana e altrettanti per toccare i confini veronesi.

GESTIONE ANAS

La regionale 10 è rientrata sotto la gestione di Anas (mancano alcuni adempimenti di legge e dunque tra non molto si chiamerà statale 10), che di fatto si accollerà la spesa del cantiere con il solo "sgravio" della progettazione di cui si sta occupando appunto Veneto Strade. La progettazione definitiva ed esecutiva della nuova regionale 10 è stata aggiudicata a metà febbraio. L'aggiudicatario è il raggruppamento temporaneo d'impresa guidato dalla Pro Iter Progetto Infrastrutture Territorio di Milano. Il gruppo ha presentato un ribasso del 31,13% sull'importo, con un'offerta di 2.170.000 euro. Il contratto d'appalto ha durata di 300 giorni: questo significa che il progetto dovrà essere pronto entro fine 2020. —

NICOLA CESARO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





La Regionale 10 per collegare Bassa Padovana e Veronese è ferma a Carceri

# Porto, le aziende tremano «Il nostro futuro a rischio dopo il voto sul bilancio»

Da Confetra a Fedespediti: operatori, aziende, spedizionieri e autotrasportatori temono che la crisi nel Comitato di gestione penalizzi la ripresa dei traffici

**Gianni Favarato**

Il no al bilancio consuntivo dell'Autorità di sistema portuale mette a rischio la continuità dell'amministrazione, presieduta da Pino Musolino, e preoccupa il variegato mondo della portualità. Un settore portante dell'economia veneziana, dal quale dipendono molti altri, manifatture e turismo in testa. Stiamo parlando di migliaia di lavoratori e imprese, grandi e piccole: dai lavoratori dipendenti, diretti e indiretti, agli armatori delle navi commerciali e passeggeri, le imprese industriali che gestiscono i sette terminal portuali della laguna, e poi le imprese e compagnie portuali, gli spedizionieri, gli operatori logistici intermodali e ferroviari, gli agenti e raccomandati marittimi, gli autotrasportatori e gli operatori di turismo e commercio.

«Siamo fortemente preoccupati per la situazione di incertezza in cui si viene a trovare il porto di Venezia dopo la bocciatura del bilancio», dice **Paolo Salvaro**, presidente di Confetra (Confederazione generale Italiana dei trasporti e della logistica) del Nordest. «Specie in questo momento, nel quale dobbiamo tutti assieme fare in modo che l'economia riparta dopo l'emergenza per la pandemia, la garanzia di una piena funzionalità del sistema portuale è fondamentale».

Salvaro non si schiera sulla realizzazione della piattaforma logistica per l'espletamento dei servizi a supporto delle attività del Terminal autostra-

de del mare di Fusina che ha indotto i rappresentanti di Comune e Regione a votare contro il bilancio, ma insiste sulla necessità di superare al più presto lo stallo. «Ci auguriamo», sottolinea Salvaro, «che questa situazione sia rapidamente risolta per il bene della comunità portuale e dell'economia veneta e nazionale. L'emergenza Covid ha evidenziato con chiarezza quanto sia importante la logistica, della quale le attività portuali sono un anello fondamentale. Speriamo che si tenga conto delle urgenze che da tempo interessano il Porto di Venezia e che richiedono un'Autorità di sistema portuale pienamente legittimata e funzionante».

Anche **Silvia Moretto**, presidente nazionale di Fedespediti (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali), residente a Noale e amministratore delegato di una impresa di spedizioni internazionali che ha sede a Montebelluna, dice di essere preoccupata, anzi «moltissimo preoccupata». «Chi ha a cuore il futuro del porto veneziano non può che essere preoccupato per la possibilità che venga rallentata l'operatività e la sua capacità decisionale di investimento», dice Moretto. «Abbiamo bisogno, oggi più che mai, di un porto efficiente, soprattutto in una grave situazione come quella attuale in cui, dopo l'emergenza sanitaria, bisogna ripensare l'organizzazione del porto». «Questa vicenda ci preoccupa mol-

to», aggiunge, riferendosi alla vicenda della bocciatura del bilancio consuntivo dell'ente portuale veneziano, voluta dai rappresentanti del sindaco, Luigi Brugnaro e del governatore del Veneto, Luca Zaia, perché può rallentare la reattività e la capacità di rispondere al post emergenza sanitaria del porto di Venezia, dove opera una molteplicità di imprese che attendono risposte sul futuro della loro attività, come il protocollo fanghi per la navigabilità dei canali portuali».

Già l'anno scorso, quando i rappresentanti di Comune e Regione nel Comitato di Gestione Portuale votarono contro il bilancio consuntivo, per poi tornare sui loro passi, aveva messo in allarme tutte le categorie portuali che certo non si aspettavano un bis, proprio in un momento difficile per le conseguenze della lunga emergenza sanitaria.

La crisi aperta da Comune di Venezia e Regione Veneto in seno all'Autorità portuale veneziana è arrivata pochi giorni dopo quella del vicino porto di Trieste, «commissariato» in seguito ad una pronuncia dell'Anac che ha dichiarato decaduto il presidente Zeno D'Agosti-



no. «A Venezia si assiste all'ennesimo tentativo di bloccare l'attività di un'Autorità che sta lavorando per la salvaguardia del porto e dei suoi operatori», si legge in una nota dell'Associazione nazionale compagnie imprese portuali (Ancip). «La mancata approvazione del bilancio per motivi che al momento appaiono pretestuosi e strumentali è la dimostrazione dei danni che una comunità può subire quando la

discussione che dovrebbe essere apolitica e tecnica si trasforma in ostruzione delle attività economiche quotidiane con veti e sgambetti spesso a fini elettorali». «Quando il risultato di un'azione indebolisce tutto il sistema, il danno è collettivo e grave», conclude l'Ancip. «In un momento di crisi gravissima, quando si cerca di uscire dalle difficoltà, non poter gestire la cosa pubblica con energia e prontezza è letale». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## INUMERI

### 1260 imprese e 21175 addetti producono il 27% del Pil veneziano

Sono 1.260 le aziende direttamente impiegate nel sistema portuale di Venezia e a 322 le aziende impiegate nel sistema portuale di Chioggia, con un impiego totale di 21.175 addetti. Secondo il recente rapporto messo a punto dall'Autorità di sistema portuale e dalla Camera di Commercio, le aziende coinvolte dal Porto di Venezia sviluppano un valo-

re della produzione diretto stimato in 6,6 miliardi di euro, valore che se rapportato alle dinamiche economiche territoriali fa emergere l'estrema rilevanza del sistema portuale veneziano, sia in ambito comunale che metropolitano, con un peso economico (Pil) nel Veneziano che ammonta rispettivamente al 27% nel primo caso e al 13% nel secondo caso.



Pino Musolino

«Il no dei giorni scorsi appare pretestuoso e strumentale. Può essere fatale»



Luigi Brugnaro

«Sono messi a rischio operatività, piani di sviluppo e investimenti previsti»



Luca Zaia

«Chi ha a cuore il futuro del porto veneziano non può che essere preoccupato»



# Cgil e Cisl allarmate chiedono chiarezza Anche la Uil che aveva votato contro

«Non si superano così le gravi conseguenze dell'emergenza sanitaria per il Covid»

Tanta preoccupazione e il sospetto che dietro la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità portuale ci siano motivi «che non fanno l'interesse della grande comunità di lavoratori e imprese che operano nei porti di Venezia e Chioggia».

Anche le organizzazioni sindacali dei lavoratori, pur non entrando nel merito della questione aperta dal voto contrario degli enti locali, prendono posizione contro l'empasse che si è creato nel Comitato di gestione dell'ente portuale lagunare. Pure la Uil che, in seno agli organismi consultivi portuali istituiti alla riforma portuale nazionale di qualche anno fa, aveva espresso un voto negativo sul bilancio portuale del 2019, ma per tutt'altra ragione. In particolare la Uil del Veneto ha sollevato il problema del calo dei traffici portuali registrato nel 2019, un calo che ha interessato anche altri porti italiani.

«Con la scelta della bocciatura del bilancio portuale 2019 da parte dei rappresentanti della Città metropolitana e della Regione si è indubbiamente sancita la crisi istituzionale dell'Autorità di sistema portuale, con una difficile previsione sui suoi sviluppi e soluzioni», dice il segretario generale della Filt-Cgil Veneto, Renzo Varagnolo. «Nella nostra storia, da sempre, abbiamo accuratamente evitato prese di posizioni politiche o di schieramento, quando sono riferite ai presidenti degli enti portuali, per non entrare nelle scelte politiche ed evitare strumentalizzazioni. Il bilancio portuale del 2019 si è chiuso positivamente e questo va bene, mentre le motivazioni espresse sulla sua boc-

ciatura travalicano i numeri e, per quanto espresso sulla stampa, si riferiscono a valutazioni sul metodo e sulle scelte. Così, si determina una crisi che tocca direttamente il presidente ma, com'è evidente, riguarda tutta la portualità lagunare».

«Siamo pienamente dentro una crisi causata dall'emergenza sanitaria, con importanti cali di traffici e pesanti ripercussioni occupazionali», aggiunge **Renzo Varagnolo**. Due imprese su tre a Chioggia sono in cassa integrazione, come lo è il terminal croceristico di Vtp a Venezia. Le stesse Compagnie dei lavoratori portuali sono in crisi per mancati avviamenti al lavoro e vanno trovate soluzioni strutturali alla loro crisi finanziaria. Il lavoro nel porto deve avere nei diritti il suo rilancio, diritti per gli interinali, per i dipendenti, e si deve ripristinare l'equilibrio fra costi, tariffe e avviamenti al lavoro. La competitività del porto si regge su questo equilibrio e l'Autorità portuale deve, in brevissimo tempo, trovare la sua piena autorevolezza e operatività». Detto questo, il segretario della Filt-Cgil aggiunge: «Deve essere chiaro a tutti che di questo vogliamo discutere e che i porti di Venezia e Chioggia non possono essere gestiti in termini di ordinaria amministrazione e devono esserci scelte straordinarie, ma giuste e condivise».

«Per questo», conclude Varagnolo, «dobbiamo da subito prevedere come agganciare la ripresa, che dovrebbe arrivare nei prossimi mesi o rischiamo di restare fermi, mentre gli altri avanzano. Le istituzioni locali e il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture hanno in mano le condizioni per scegliere il meglio per la portualità e per il territorio. Hanno la responsabilità davanti a migliaia di lavoratori e centinaia di imprese: devono fare la

scelta giusta per il futuro del lavoro del porto, a partire dalle risposte ai problemi che ancora oggi aspettano di essere risolti».

**Marino De Terlizzi**, segretario generale regionale della Fit-Cisl, è altrettanto preoccupato e aggiunge: «Prima dell'inizio dell'emergenza Covid-19 abbiamo in tutti i modi sensibilizzato le istituzioni per effettuare le manutenzioni del canale dei Petroli (Malamocco-Marghera) ai fini di garantire l'accessibilità nautica», sottolinea Terlizzi. «L'emergenza sanitaria ha messo in secondo piano questa esigenza. Ora che sembrava si potesse riprendere a pieno l'attività, abbiamo un nuovo tema sulla continuità dell'operatività dell'Autorità di sistema portuale. Per il bene dei lavoratori e del Porto, auspichiamo che la situazione si risolva al più presto possibile».

«Anche il nostro rappresentante negli organismi portuali», dichiara il segretario generale di Uil Trasporti Veneto, **Daniele Zennaro**, «ha votato contro il bilancio del Porto: non ci sono però questioni politiche, cordate o manovre particolari. Dalla lettura dei documenti predisposti per il bilancio 2019 il nostro rappresentante ha rilevato con preoccupazione che c'è stata una forte diminuzione del traffico del porto di Venezia». «In particolare, l'importante traffico di navi porta container è passato dalla movimentazione di 632.250 a 593.070 Teu, con una perdita annuale di oltre il 6%. Nello stesso periodo, il vicino porto di Trieste ha



avuto un aumento del 9%, che lo ha portato a distaccare Venezia di quasi 200 mila Teu».

«La circostanza è preoccupante anche perché nel 2019 non vi era l'emergenza coronavirus, che ha fatto precipitare i traffici del 2020», aggiunge Zannaro a nome della Uil. «Nella dichiarazione resa a verbale dei nostri rappresentanti, viene anche rimarcato che a Venezia «non si fanno gli escavi e si perde traffico. Elementi sufficienti, a nostro avviso, per bocciare il bilancio». —

**GIANNI FAVARATO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I RETROSCENA

# Utili privati, perdite pubbliche I buchi neri del “project”

Sotto la lente gli accordi per grandi opere. Il terminal, ma anche il Pif di Fusina, l'ospedale e la discarica delle Tresse. Tutti targati Mantovani

**Alberto Vitucci**

I costi li sostiene il pubblico, i guadagni sono dei privati. Doveva essere la soluzione magica per finanziare opere pubbliche in tempi di crisi. Invece pian piano il *project financing*, la finanza di progetto sul modello della normativa anglosassone si è spesso rivelata una trappola per gli interessi dello Stato e delle Regioni. Nel Veneto abbondano gli esempi di questi contratti. Siglati quasi tutti dalla Regione guidata da Giancarlo Galan, quasi tutti con società del gruppo Mantovani, l'impresa del Mose.

L'ultimo è il caso che scuote alle fondamenta la struttura dell'Autorità portuale. Il “no” al bilancio espresso dai consiglieri di Regione e Città metropolitana, Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri è stato motivato proprio con il finanziamento deciso dal presidente Musolino («Senza informarne il Comitato di gestione») di 9 milioni di euro alla società Venice Ro.port Mos sspa del gruppo Mantovani. E alla proroga della concessione di 10 anni. «Illegittima» secondo i tecnici e vietata dal Codice degli appalti. «Necessaria», secondo Musolino, per salvare un'opera di pubblica utilità come il terminal traghetti di Fusina.

Succede che qualche anno dopo aver firmato il contratto, l'impresa privata del project si accorge che i conti non tornano. In questo caso il numero di navi è molto inferiore a quello che era stato previsto. Dunque, ecco la richiesta di rivedere i termini dell'accordo. Respinta nel 2016 dall'ex presidente Paolo Costa. Accolta il 27 luglio del 2018 con il nuovo accor-

do firmato da Musolino.

Non è del resto l'unico project nella bufera. Sempre a Fusina, sempre la Mantovani con aziende collegate, sottoscrive con la Regione di Giancarlo Galan il contratto di project financing nel 2005 per il Pif, lo smaltimento delle acque reflue a Fusina. Operazione da 342 milioni di euro, di cui 92 a carico della Regione. Ma anche qui dopo qualche anno i conti non tornano. La quantità di acque reflue è inferiore a quella prevista nei contratti, anche perché nel frattempo molte industrie di Marghera hanno ottenuto dal Magistrato alle Acque l'autorizzazione a smaltirle in casa. Così l'operazione rallenta. E nel 2016 la Regione di Zaia decide una transazione da 55 milioni 951 mila 730 euro a vantaggio della Sifa, per porre fine al contenzioso e all'obbligo di pagare ogni anno 6 milioni di penale. Delibera pubblicata sulla Bur del 31 gennaio 2017.

Project tutto d'oro è anche quello dell'ospedale. All'epoca dell'onnipotente Mantovani, viene costituita la società Venezia sanitaria per la realizzazione dell'ospedale dell'Angelo. 230 milioni il costo della nuova struttura, 124 pagati dal pubblico, 106 dai privati. I servizi a carico dell'Usl e affidati al privato. Parcheggio, lavanderie, ristorazione, anche il laboratorio analisi. Un canone di 77 milioni l'anno per 23 anni. Totale, 1780 milioni a carico delle casse pubbliche.

Che c'entra con il Porto? Niente, se non fosse che l'impresa protagonista del project è sempre la stessa, la Mantovani. Che ha anche con la società Tressetre la ge-

stione della discarica dell'isola delle Tresse. Qui la concessione è stata prorogata, sollevando una bufera di polemiche anche all'interno del Provveditorato (ex Magistrato alle Acque). Ma la redditività evidentemente è alta, perché nessuno si è sognato di chiedere, come nel caso del Pif di Fusina e del terminal della società Venice Ro.port Sspa una revisione del piano finanziario.

Adesso, mentre si attende la nuova convocazione del Comitato di gestione per l'approvazione del bilancio per il 26 giugno, i riflettori sono accesi sulle modalità del project. Se n'è già occupata la Corte dei Conti, che con la Guardia di Finanza tiene alta l'attenzione sui meccanismi di questi accordi. La questione del bilancio bocciato è diventata questione politica. Con il rischio reale che la guida del porto veneziano sia commissariata dal Ministero, come prevede la legge sui porti in caso di bocciatura del bilancio. Resta aperto il tema “tecnico” degli accordi con i privati. Sempre gli stessi, da vent'anni a questa parte, che gestiscono le operazioni più importanti della Regione. Dal Progetto integrato delle acque all'Ospedale, dalle discariche dei fanghi al terminal di Fusina. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il depuratore del Pif di Fusina, realizzato dalla Mantovani

## Interrogazione al ministro dei Trasporti Sul treno per l'aeroporto il M5S boccia il cappio «Costoso e inutile»

«**G**li 8 chilometri del progetto di Rete Ferroviaria Italiana Spa di collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo presentano risvolti progettuali e omissioni documentali francamente imbarazzanti». Lo sostiene la senatrice del Movimento 5 Stelle, Orietta Vanin, che ribadisce la contrarietà al progetto di bretella con cappio, all'esame del comitato Via regionale.

«Stiamo preparando un'interrogazione parlamentare indirizzata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Molte sono le criticità rilevate per questa proposta», evidenzia Vanin. «Innanzitutto, il progetto presenta l'assoluta mancanza di uno studio del traffico ferroviario che giustifichi, in rapporto all'entità dei flussi di passeggeri da e per l'aeroporto di Venezia, la realizzazione

dell'opera pubblica; studio richiesto anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel novembre 2019 a cui non è stata data una risposta, come mai sia stata scelta la soluzione "a cappio", quando dall'analisi multicriteri condotta nel 2015 non sia risultata la soluzione migliore». E visto che è emerso che non è previsto traffico in direzione di Trieste, dice la Vanin, «la stazione dell'aeroporto non può essere "passante". Di fatto l'unico modello di esercizio ferroviario possibile è una navetta Aeroporto-Venezia e ritorno, per la quale la soluzione "a cappio" risulta sovrabbondante, mentre più efficiente e meno costosa sarebbe una stazione di testa a binario multiplo».

Altre critiche alla distruzione di via Litomarinò e lo sversamento in laguna delle acque di emungimento cariche di arsenico». —



Orietta Vanin, senatrice M5S



## AUTOSTRADE AL GOVERNO: VOGLIAMO ANCORA TRATTARE

A PAGINA 12

# Atlantia al Mit: «Continuiamo la trattativa»

Autostrade vuole gestire la concessione anche dopo il 30 giugno perché i diritti della convenzione restano validi

**La holding controllata dai Benetton aveva inviato una lettera appellandosi a Bruxelles**

Roberta Paolini / PADOVA

Atlantia-Autostrade porge un ramoscello d'ulivo al Governo. Anche se è un ramoscello con qualche spina. Ieri sera dopo un cda straordinario la holding di infrastrutture che controlla Autostrade per l'Italia ha emesso una nota in cui, sostanzialmente, ha sminato la scadenza del 30 giugno. Data alla quale avrebbe potuto risolvere il contratto di concessione e fare richiesta di un indennizzo per oltre 20 miliardi di euro, facendo detonare immediatamente una guerra legale senza esclusioni di colpi.

Invece ha deciso di scendere a più miti consigli affermando di voler proseguire la trattativa con l'esecutivo. Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia riunitosi ieri ha «deliberato di comunicare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mediante lettera inviata in pari data, la volontà della società di proseguire - anche successivamente al 30 giugno 2020 - le interlocuzioni per la definizione concordata della procedura di contestazione avviata dal Concedente il 16 agosto 2018, fermi comunque i propri diritti maturati e maturandi, anche ai sensi dell'art. 9 bis della Convenzione Unica in relazione ai mutamenti sostanziali del quadro legislativo e regolatorio introdotti dal DL Milleproroghe emanato in data 30 di-

cembre 2019» si legge nella nota.

La scelta di Autostrade per l'Italia di proseguire le interlocuzioni col Governo deriva dal fatto che la società ha «già contestato in sede giurisdizionale le disposizioni normative del DL Milleproroghe». Ma precisa Atlantia nella nota che «qualora invece gli esiti di tali contenziosi non confermassero le convinzioni della società, i presupposti per l'applicazione dell'art. 9 bis della Convenzione Unica (che prevede la possibilità di risolvere automaticamente la concessione trascorsi 6 mesi da un'intervenuta modifica normativa, ndr.) si sarebbero verificati, non potendosi ritenere rinunciati».

Autostrade ha evidenziato nella lettera che «tale comportamento trova giustificazione nel fatto di avere già contestato in sede giurisdizionale le disposizioni normative del DL Milleproroghe, che hanno modificato unilateralmente la Convenzione Unica sotto plurimi aspetti, e nel fermo convincimento, supportato da autorevoli consulenti esperti nella materia, dell'illegittimità costituzionale e comunitaria delle disposizioni contestate in tali giudizi». Stante la permanenza dell'efficacia della concessione Autostrade ha quindi confermato «che continuerà anche dopo il 30 giugno 2020 a dare esecuzione ai propri obblighi di concessionario».

Il premier Giuseppe Conte alla chiusura degli Stati Generali dell'economia, domenica, aveva detto: «Sul mio tavolo non ho una proposta accettabi-

le. Ci avviamo su una strada obbligata. Il premier avrebbe tuttavia socchiuso la porta lasciando aperto uno spiraglio affermando che «Se arrivasse una proposta in extremis, la prenderemmo in considerazione». La proposta in extremis in realtà potrebbe essere in lavorazione, ma non riguarderebbe solo eventualmente Autostrade. Si sa infatti, e questo lo avrebbe appreso anche la società in questi giorni, che al Mef c'è un tavolo per la definizione di un piano che renda sostenibile finanziariamente Aspi, con che modalità è al momento è materia di studio. Ci sarebbe dunque una volontà, anche dopo il nervosismo scatenato dalla lettera inviata da Atlantia a Bruxelles in cui si imputava al governo italiano di aver violato il diritto dell'UE e si invitava l'Europa a intervenire nella disputa.

C'è da dire che il ramoscello ha comunque le sue spine, ovvero dove Atlantia ribadisce la convinzione sull'illegittimità costituzionale del Milleproroghe. Il 9 di luglio, va annotato che la Consulta si riunisce per decidere sulla legittimità costituzionale del DL Genova, fortemente voluto dall'ex ministro Toninelli per escludere Aspi dalla ricostruzione del Ponte Morandi. Se gli ermellini decidessero che il DL Genova è incostituzionale, in quanto ha modificato unilateralmente la Concessione di Aspi, per analogia anche l'art. 35 del DL Milleproroghe potrebbe subire la stessa sorte. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede romana di Autostrade per l'Italia

TOCCA A RIZZANI DE ECCHER

## Ufficializzato il subentro nel maxi appalto di Cattinara

Oltre due anni di stallo per la rottura con Clea. Ripresa lavori a febbraio, conclusione attesa per il 2028.  
D'AMELIO / APAG.17

UFFICIALE IL SUBENTRO NEL MAXI CANTIERE DELL'OSPEDALE

# Appalto di Cattinara a Rizzani de Eccher Entro febbraio la ripartenza dei lavori

Ripresa in calendario dopo due anni e mezzo di stallo e la rottura con Clea. Condizioni immutate, traguardo nel 2028

**Diego D'Amelio**

Adesso è ufficiale. L'impresa di costruzioni Rizzani de Eccher ha ricevuto ieri dall'Azienda sanitaria l'incarico per il subentro nell'appalto per il restauro dell'ospedale di Cattinara. Entro fine anno l'Asugi conta di arrivare alla consegna del progetto esecutivo per il rifacimento delle due torri e la realizzazione del nuovo Burlo, con lavori che il direttore generale di Asugi Antonio Poggiana stima potranno cominciare non più in autunno, ma a febbraio 2021. «Ci ritroviamo a distanza di un anno in questa stanza», esordisce in conferenza Poggiana, ricordando l'incontro con i giornalisti di maggio 2019, quando assieme al vicepresidente della Regione Riccardo Riccardi annunciò con volto tirato di aver stracciato il contratto con la cooperativa veneta Clea. «La risoluzione – ripercorre Poggiana – fu una decisione sofferta, avvenuta dopo interlocuzioni che non avevano portato alcuna soluzione. Abbiamo chiesto l'attivazione delle polizze, ma anche quelle erano scoperte: a quel punto abbiamo avviato il subentro come previsto dal Codice degli appalti, chiedendo a Rizzani de Eccher la disponibilità. Oggi (ieri, ndr) con un decreto aggiudicherò definitivamente l'appalto».

La legge prevede che il subentro avvenga alle stesse condizioni economiche proposte dal primo vincitore. Rizzani de Eccher ha studiato per tre

mesi la possibilità tecnica ed economica di assumere progettazione e lavori sulla base dei 140 milioni (di cui 109 per opere edili e impiantistiche) dell'appalto Clea. Poggiana assicura che è possibile «realizzare l'opera mantenendo gli stessi prezzi di Clea e dopo gli anni trascorsi ci sono anzi soluzioni tecniche che permettono risultati migliori a minori costi».

Dopo un lungo confronto, la disponibilità ufficiale al subentro è stata data dai costruttori friulani il 18 dicembre. Sono però seguite le consuete questioni burocratiche da risolvere: Asugi e Rizzani de Eccher hanno infatti dovuto chiedere all'Anac con quali garanzie sostituire la polizza globale, cioè l'assicurazione che permette al costruttore di indicare una seconda impresa che lo sostituisca in caso di inadempienza. Questo genere di fideiussione non è più previsto dall'ordinamento e si è dovuto attendere che l'Anticorruzione desse parere positivo sulla possibilità di procedere con il nuovo contratto, applicando la vigente normativa sulle polizze.

Poggiana dice che i lavori riprenderanno entro febbraio, 18 mesi dopo la rottura con Clea, più un altro anno di fermo cantiere. Due anni e mezzo di stasi, che fanno dire al presidente Massimiliano Fedriga che «esiste un problema burocratico nel Paese: se andiamo avanti così moltissimi miliardi rischiano di non trovare sfogo e i cantieri non riusci-

ranno a lavorare. Sarebbe un fallimento e, in vista del dl Semplificazioni, dico che la partita va vinta oggi o non si vincerà più. Ci sono controlli strettissimi che rallentano le opere, che invece bisogna far partire e poi punire chi sbaglia. Quella di Cattinara è un'impresa eroica ma siamo già a un anno dalla fine del contratto: non siamo un Paese normale».

Di ieri l'affidamento formale al nuovo appaltatore, ma la burocrazia richiede altri quaranta giorni per la verifica dei requisiti tecnici dell'impresa, cui seguiranno novanta giorni per la consegna della progettazione. Il nuovo piano sarà quindi vagliato da Commissione sismica, Vigili del fuoco e uno studio di progettazione indipendente. «Accelerando al massimo – chiosa Poggiana – contiamo di riaprire il cantiere tra gennaio e febbraio, dandoci sei anni per la realizzazione». Il nuovo ospedale entrerà in funzione per lotti, ma tutto potrà dirsi concluso (se non ci saranno ritardi) entro gennaio 2028, quando il Burlo troverà collocazione a Cattinara.

Riccardi non nasconde la



soddisfazione, dopo «un'agenda di lavoro fittissima e l'epidemia nel mezzo. Siamo stati preoccupati che tutto dovesse ripartire con una nuova gara, ma siamo riusciti a evitarlo e abbiamo tenuto separato l'inevitabile contenzioso (con Clea, ndr) dalla ripresa dei lavori, che si svolgeranno prevedendo il mantenimento di percorsi Covid». Il dodicesimo e tredicesimo piano della Torre medica – sventrati da Clea nella preparazione dei lavori e poi ricostruiti per fronteggiare il coronavirus – saranno smantellati solo nella primavera 2021, pronti a fornire intanto supporto di terapia intensiva in caso di recrudescenza del Covid-19. La ristrutturazione comincerà da altre aree dell'ospedale, ma è comunque prevista la realizzazione con risorse statali di un reparto intensivo ad hoc per affrontare nuove possibili epidemie. —

## IL MAXI CANTIERE DI CATTINARA – LE TAPPE

<b>22 maggio 2019</b>	risoluzione del contratto con la cooperativa Clea
<b>30 maggio 2019</b>	richiesta di attivazione della garanzia globale, che avrebbe dovuto assicurare il rispetto contratto tramite il subentro di una ditta garante dell'appaltatore
<b>8 agosto 2019</b>	scorrimento della graduatoria di gara dopo l'esito negativo dell'attivazione della garanzia globale
<b>18 dicembre 2019</b>	Rizzani de Eccher manifesta formalmente il proprio interesse
<b>11 febbraio 2019</b>	Asugi chiede un parere all'Anac sulla stipula del contratto con le nuove tipologie di garanzia previste dall'ordinamento
<b>1 aprile 2020</b>	Anac dà via libera alla firma
<b>1 giugno 2020</b>	Clea chiede e ottiene l'accesso a procedura di concordato, dopo la richiesta presentata al Tribunale di Venezia per evitare il fallimento per mancanza di liquidità
<b>11 giugno 2020</b>	Rizzani de Eccher consegna tutta la documentazione necessaria per l'aggiudicazione del contratto
<b>Agosto 2020</b>	stipula del contratto
<b>Dicembre 2020</b>	consegna del progetto esecutivo da parte della Rizzani de Eccher
<b>Gennaio 2021</b>	verifica e approvazione del progetto
<b>Gennaio-febbraio 2021</b>	inizio dei lavori
<b>Febbraio 2027</b>	fine dei lavori
<b>Ottobre 2027</b>	collaudi e trasferimenti
<b>Gennaio 2028</b>	apertura del nuovo ospedale infantile Burlo a Cattinara



### FEDRIGA E RICCARDI

## «Abbiamo risolto un problema trovato in eredità»

Nessuna polemica diretta ma il fastidio per «una situazione incredibile trovata in eredità, ma che abbiamo saputo risolvere». Così il presidente Fedriga su un appalto aggiudicato negli anni della giunta Serracchiani, ma conclusosi con un cantiere mai partito e l'impresa vincitrice in procedura prefallimentare. «Non siamo in grado di valutare come sia stata fatta la gara – aggiunge Fedriga – ma certo abbiamo trovato un problema». Per il vice Riccardi, «non si possono fare critiche politiche se manca la condizione di staticità del progetto, ma se chi hai incaricato della realizzazione non ha portato a un determinato risultato. Dov'è la responsabilità mi pare evidente».

# «Imu, il Comune fa orecchie da mercante»

Mercuri, presidente Ape Confedilizia: «Avevamo chiesto una dilazione, solo il silenzio»

«**Molti proprietari** – spiega Paolo Mercuri, presidente Ape Confedilizia associazione della proprietà edilizia della provincia – pur non essendovi obbligati, hanno concesso, non già mere dilazioni, ma addirittura riduzioni o anche l’azzeramento del canone delle locazioni per diversi mesi, soprattutto nell’ambito di quelle commerciali, proprio in considerazione delle difficoltà economiche derivate dalla chiusura forzata delle attività». Dagli affitti alle tasse, un altro nodo all’orizzonte. «Ora – riprende – si discute dell’Imu, che per i proprietari equivale mediamente al corrispettivo di un paio di canoni mensili, e la nostra associazione, proprio in considerazione delle contrazioni dei redditi di lavoro o di locazione degli ultimi mesi, aveva chiesto un gesto di comprensione mediante il rinvio (si badi bene, non la riduzione o l’azzeramento) della prima rata dell’imposta, o l’annullamento delle sanzioni per chi avesse pagato in ritardo. L’istanza dei proprietari non ha ricevuto risposta e ad oggi non constano iniziative dell’amministrazione comunale. Ma, allora, nasce spontaneamente una domanda. Perché, in questo particolare momento storico, desta scalpore la legittima pretesa del privato proprietario di vedere onorati gli impegni del conduttore (si ripete, necessari per ottenere gli aiuti dello Stato), e non desta altrettanto clamore l’analoga pretesa dell’Amministrazione Comunale di vedere puntualmente onorati gli impegni del cittadino? Non si può o non si deve esigere dall’ente pubblico un dovere morale più stringente di quello del privato cittadino, che è un dovere di aiuto della collettività? Eppure i proprietari immobiliari non avevano chiesto riduzioni dell’imposta, ma solo un mero rinvio di tre mesi nel pagamento della prima rata».

**Agnese Casoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Paolo Mercuri, presidente Ape  
Confedilizia associazione della  
proprietà edilizia della provincia**

# Chiude l'autostrada, operai al lavoro la notte

Stop al traffico tra Ferrara Nord e Occhiobello per lavori di manutenzione sul ponte. Il divieto dalle 22 di giovedì alla mattina di venerdì

## Chi proviene da Bologna esce a Ferrara nord e rientra a Occhiobello

**Scatta** la chiusura notturna del ponte sull'autostrada tra giovedì 25 e venerdì 26. Lo stop è stato varato con un'ordinanza di Autostrade per l'Italia spa. La chiusura al traffico dalle 22 di giovedì 25 giugno alle 6 di venerdì 26 giugno nel tratto di autostrada A13 compreso tra i caselli di Ferrara nord e Occhiobello, in direzione Padova. Dal 24 maggio sono iniziati i lavori di manutenzione sul ponte sul fiume Po sulla A13 Bologna-Padova, tra il chilometro 48+900 e il 47+200. Il tratto è quello tra Occhiobello e Ferrara Nord, i lavori andranno avanti fino al 31 agosto. La chiusura notturna, quindi, implica una modifica della viabilità in entrata ed uscita in direzione Padova. Gli automobilisti che provengono da Bologna dovranno uscire a Ferrara Nord per rientrare a Occhiobello o Villamarzana. Rimane invariata la

viabilità nel tratto di autostrada in direzione Bologna. La durata degli interventi del cantiere è stata pianificata considerando l'impiego di alcune squadre. Gli operai si avvicenderanno su turni di lavoro con l'obiettivo di ridurre al minimo i tempi necessari al completamento del cantiere. In queste ultime settimane non sono stati segnalati particolari disagi, se non inevitabili rallentamenti in prossimità della zona interessata dai lavori. L'opera di ristrutturazione sul ponte autostradale era stata annunciata già la scorsa estate. È un piano d'intervento globale per lavori di ripristino conservativo del ponte sul Po. Autostrade per l'Italia ha predisposto una gara d'appalto che riguarda in modo particolare il ripristino dei calcestruzzi scrostati o rovinati della struttura. In questo periodo il sindaco di Occhiobello

Sondra Coizzi si è confrontato con il direttore dei lavori. Quest'ultimo ha garantito a tutti che si tratta di un intervento preventivo, quindi, non dettato da criticità di natura statica. La prima fase dei lavori di ristrutturazione proseguirà per un arco di tempo di 70/90 giorni, all'opera la Padana Interventi srl. Ai lavori alla struttura della soletta del ponte, seguirà una seconda fase che interesserà i piloni nella rampa in direzione Padova, con lavori di ripristino in superficie e dei ferri dell'intelaiatura. A seguire dopo circa un anno si passerà ai lavori sui piloni che sono collocati all'interno del fiume. Nella prima fase è stato realizzato il ponteggio con l'ausilio di una 'piattaforma by bridge' e il traffico defluirà su una corsia, sia verso Bologna sia in direzione di Padova.

**Mario Tosatti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco Sondra Coizzi si è confrontato con il direttore dei lavori per la tempistica del cantiere



LENDINARA Tanti i miglioramenti apportati, per realizzare un'opera di primo livello

# Ci sarà il collegamento Adige-Po

Approvato l'aggiornamento definitivo del progetto per completare la grande ciclovia

Elena Fioravanti

LENDINARA – Approvato l'aggiornamento del progetto definitivo per le opere di valorizzazione, riqualificazione e messa in sicurezza del tratto di ciclovia Adige Po su Riviera del Popolo.

Sarà 237mila euro l'ammontare complessivo dell'opera a seguito delle modifiche al progetto definitivo approvato nel marzo del 2019, che prevedeva una spesa complessiva di 220mila euro.

Al via quindi il progetto che completerà il percorso ciclo-pedonale Adige-Po nel tratto di Riviera del Popolo compreso tra il ponte "Nuovo" e l'incrocio di via San Lazzaro Alto, attraverso una nuova pista ciclopedonale realizzata lungo il naviglio Adigetto.

Durante la progettazione, infatti, in accordo con il progettista si sono apportate alcune migliorie, come la riqualificazione della banchina nord, con la creazione di un marciapiede, delimitato da una cordona in cemento, oltre la quale sarà sistemato anche il parcheggio.

Verranno ottimizzati gli spazi ciclabili e pedonali, accorpando la pista ciclabile con il marciapiede esistente a sud, oltre alla straordinaria manutenzione che prevede il rifacimento della condotta di

adduzione idrica dall'Adigetto, che presenta malfunzionamenti dovuti a probabili ostruzioni.

Non ultimo, è stato aggiunto anche il riordino della linea di illuminazione pubblica, con spostamento dei lampioni, sia per adeguarli al nuovo marciapiede, sia per regolarizzare gli interessi, senza dimenticare la sostituzione dei corpi illuminanti con lampade a Led e la tinteggiatura dei pali di colore scuro.

Le opere hanno acquisito il nulla osta del Consorzio di Bonifica Adige Po, oltre al finanziamento del Gal Polesine Adige su Misura 7, intervento di finanziamento per le infrastrutture legate allo sviluppo del turismo sostenibile nelle aree rurali, per una cifra complessiva di 138mila euro, mentre per 17mila euro in più rispetto al primo progetto ancora si sta valutando la compatibilità di spesa nel rispetto del pareggio finanziario.

Il nuovo tratto di pista ciclo-pedonale andrà a rendere più fruibile per i cittadini la riviera dell'Adigetto più vicina al cuore della città e alle piazze, dopo che sono stati ultimati i lavori proprio al ponte nuovo in Riviera del Popolo, che hanno eliminato le barriere architettoniche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Sarà ultimata** La ciclovia Adige - Po su Riviera del Popolo: un investimento importante

