

Rassegna del 05/03/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

05/03/2019 **Messaggero Veneto** 3 Pressing di industriali e costruttori: solo gli investimenti ci salveranno *Del Giudice Elena* 1

SCENARIO

05/03/2019 **Alto Adige** 21 Pru, sbloccati i 18 milioni dallo Stato *Pasquali Davide* 4

05/03/2019 **Corriere del Veneto Treviso e Belluno** 10 Statale «Alemagna», restyling per il 2020 Ma le quattro varianti solo dopo i Mondiali *Piol Davide* 5

05/03/2019 **Corriere delle Alpi** 2 Anas: «Pressing sul ministero» - Varianti sulla 51, un vertice al ministero Gemme: faremo pressing per i tempi *Segafreddo Alessandra* 6

05/03/2019 **Gazzettino** 11 «Pedemontana, video gaffe del M5s» - M5s-Lega, guerra di filmati sulla Spv *Pederiva Angela* 8

05/03/2019 **Gazzettino** 15 Save, consigliera contro le discriminazioni *M.Cr* 10

05/03/2019 **Gazzettino Belluno** 11 Bypass di Longarone un sogno "olimpico" *Zambenedetti Andrea* 11

05/03/2019 **Italia Oggi** 38 Edilizia: 5,3 mld sbloccati Bussetti risponde alla Camera *Forte Carlo* 13

05/03/2019 **Messaggero Veneto** 2 In dieci anni l'edilizia Fvg ha perso 14 mila posti - Crolla l'edilizia: in dieci anni di crisi persi in Fvg 14 mila posti di lavoro *Del Giudice Elena* 14

05/03/2019 **Nuova Venezia** 15 Il Presidente cinese Xi Jinping e la Nuova Via della Seta a Venezia *Armellini Antonio* 17

05/03/2019 **Sole 24 Ore** 15 Condotte, ecco il piano presentato al Mise - Condotte, salvataggio pronto Altri 60 milioni da 8 banche *Festa Carlo* 18

Pressing di industriali e costruttori: solo gli investimenti ci salveranno

I vertici delle associazioni incalzano il Governo perché si realizzino le infrastrutture strategiche
Riccesi: l'80% degli edifici scolastici non è a norma, ma gli interventi di adeguamento restano al palo

«Se avessimo i costi dell'energia tedeschi e le loro reti di trasporto, saremmo la prima manifattura europea»

«Servono azioni imprenditoriali capaci di generare assunzioni: sono fattore di sviluppo e di crescita»

Elena Del Giudice

UDINE. L'effetto moltiplicatore degli investimenti rispetto ad altre scelte, come l'incentivare i consumi o sostenere il welfare, è notevole. Il dato è riportato in tabella, la fonte è autorevole, si tratta di Upb, l'Ufficio parlamentare di bilancio, e dice che ogni euro impiegato negli investimenti ne genera 67. Omnicomprensivi, ovviamente, quindi compresi posti di lavoro, indotto, servizi ecc.

«Credo che questi indicatori siano conosciuti a tutti gli addetti ai lavori - è la considerazione del presidente di Unindustria Pordenone, Michelangelo Agrusti - e dovrebbero sollecitare riflessioni conseguenti nei soggetti decidenti». Come dire che gli investimenti, a partire dalle infrastrutture materiali e immateriali, sono cruciali. «Penso alla banda larga superveloce che faccia uscire dall'isolamento intere aree della nostra regione, oltre alle infrastrutture fisiche, significa - prosegue Agrusti - creare le premesse per una forte iniziativa anticiclica rispetto ad una potenziale crisi che ci riguarda e che potrebbe essere pesante. Parliamo di fattori che generano sviluppo, chance di occupazione e di ammodernamen-

to infrastrutturale del territorio. Questa è l'unica strada da seguire, a meno che - azzarda

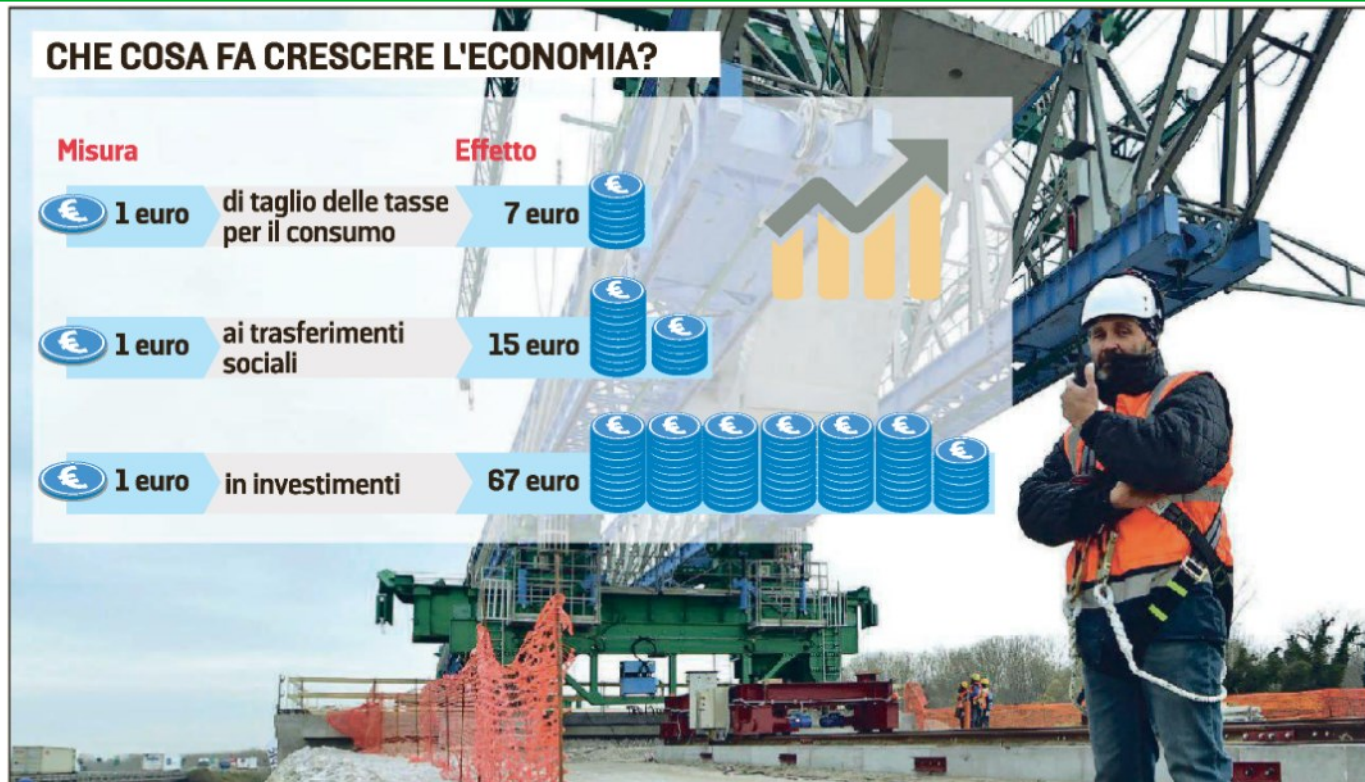
- non si voglia seguire il delirio della decrescita felice, e allora ci chiederemo come muoverci, visto che anche la trazione a gas ci sarà preclusa, visto che noi non possiamo estrarlo dall'Adriatico, ma i croati lo faranno. Siamo al paradosso: la Basilicata avrebbe il 30% delle risorse di idrocarburi che servono al Paese ma una visione oscurantista ci impedisce di approvvigionarci di risorse energetiche in casa nostra»

«Gli investimenti sono un moltiplicatore straordinario - aggiunge Anna Mareschi Danieli, presidente di Confindustria Udine - non solo per le costruzioni e la filiera, ma anche perché generano posti di lavoro. Se ricordiamo la Tav, a essa sono legati oltre 50 mila posti di lavoro. L'edilizia - ancora Mareschi Danieli - è anticiclica e riesce a trainare altri settori fino ai servizi e ai consumi. Inoltre se si muovessero gli investimenti pubblici, anche quelli provati decollerebbero, perché non dimenticherei che la subfornitura dell'investitore pubblico, è privata».

«Ogni euro investito in edilizia genera 15 posti di lavoro diretti - è l'indicatore preferi-

to di Donato Riccesi, presidente di Ance Pordenone-Trieste -. Dopodiché oltre a questi posti diretti, di persone che stanno in cantiere, c'è la filiera, e dentro la filiera non c'è solo chi vende materiali all'edilizia ma anche chi vende mobili, o cucine, impianti e vetri, e l'elenco potrebbe continuare. Ma ciò che continuiamo a registrare, nonostante indicatori interessanti, è che anche in questa fase confusa del Paese, l'industria delle costruzioni non è tra le priorità del governo in carica. C'è stato detto - prosegue Riccesi - che si condivide la necessità di riformare il codice degli appalti, ma ancora non è stato fatto. Ci sono le dispute sulle grandi opere e sulle priorità... Che l'edilizia sia in crisi non è una novità degli ultimi mesi, per cui sono molto demoralizzato quando, ogni volta che accendo la Tv, noto che i problemi presi in considerazione sono altri, mentre il lavoro, evidentemente, non fa audience». Le opere che si muovono «sono quelle legate all'emergenza, e procedono solo perché non si rispettano le procedure. L'80% delle scuole non è norma, ma neanche il loro adeguamento è una priorità. Forse sarebbe il caso di cambiare». —





I CONTI

Tav, i prezzi di costruzione in Italia sono i più alti dell'Unione europea

Sulla necessità di realizzare, o meno, importanti opere pubbliche, dalla Tav alla Pedemontana Veneta, solo per citare due esempi, il dibattito resta aperto. Non entriamo nel merito dell'utilità delle opere, ma il report sul settore edile riporta anche altri dati interessanti, ad esempio quelli relativi ai costi. Secondo una verifica condotta dalla Corte dei Conti europea nel 2018, l'Italia è il Paese della Ue con il più elevato costo di costruzione per le linee ad alta velocità già completate e in via di realizzazione, che non sono giustificabili sulla

base della diversa conformazione orografica dei territori. Quanto più elevati? Beh, parecchio. La comparazione del costo delle linee ad alta velocità completate evidenzia come l'Italia ha realizzato 1.144 chilometri di linea per un costo di 31,8 miliardi di euro che corrispondono a 28 milioni per ogni chilometro. La Spagna ha realizzato 2.675 chilometri di linee con 31 miliardi, 12 milioni a km. La Francia ne ha fatti 2.548 km con 38,3 miliardi, 15 milioni a km. La Germania 2.141 km con 28,5 miliardi, 13 milioni a km.



MICHELANGELO AGRUSTI
I DECISORI PUBBLICI TENGANO CONTO
DI QUESTI ELEMENTI



ANNA MARSCHI DANIELI
I PRIVATI SONO PRONTI
A FARE LA PROPRIA PARTE

Pru, sbloccati i 18 milioni dallo Stato

Via Alto Adige. Dopo un anno di tira e molla il governo ci ripensa e dà il via libera al fondo per la riqualificazione urbana. Serviranno per realizzare il tunnel da via Garibaldi a piazza Walther che in totale costerà al Comune 29 milioni di euro

DAVIDE PASQUALI

BOLZANO. Quasi un anno di tira e molla con il governo Conte, che remava contro il provvedimento del precedente governo Renzi, ma alla fine il sindaco Caramaschi ce l'ha fatta: lo Stato verserà a Bolzano 18 dei 29 milioni di euro necessari per realizzare le infrastrutture del Pru di via Alto Adige a carico del Comune. Ieri la giunta comunale ha dato mandato al sindaco di firmare la nuova convenzione. La novità, che ha permesso di sbloccare il tutto, riguarda soprattutto la tempistica: Roma liquiderà solo a fine lavori, prevista, come spera il primo cittadino di Bolzano, per fine 2021-inizio 2022.

Ne ha dato notizia lo stesso sindaco al termine della seduta di giunta di ieri. «Ci tenevo molto, sono molto soddisfatto. Si lavora tanto, ma alla fine i risultati arrivano». Appena insediato, nella primavera scorsa, il governo Conte aveva dichiarato illegittima, addirittura incostituzionale, la convenzione tra Comuni e presidenza del consiglio dei Ministri. Mancava un accordo fra Stato e Regioni, si era detto. L'Anci era insorta, comprese città come Torino, governate dai grillini. Poi, sempre con l'Anci, si erano tentate una serie di pressioni, al termine delle quali pareva che in 15 giorni si sarebbe rifirmato, ma poi non se n'era fatto nulla. A seguire, con la Finanziaria, si erano inseriti i contributi ai primi venti Comuni in li-

sta, ma Bolzano era rimasta esclusa. In consiglio comunale Caramaschi aveva tuonato: «O è incostituzionale per tutti o per nessuno». Ora, dopo lunghe e complesse trattative, il «Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana dei capoluoghi e la sicurezza delle periferie e delle città metropolitane» è stato sdoganato. La convenzione precedente, firmata dalla presidenza del consiglio quando c'era Renzi, era già stata registrata alla corte dei conti. Ora si dovrà ripetere l'iter. Nuova firma, nuova registrazione. Si dovrà solo decidere quando mettere a bilancio. «I 18 milioni erano stati prudentemente tenuti fuori dal bilancio», chiarisce il sindaco. Con ogni probabilità verranno messi a bilancio di previsione, da elaborarsi a partire da quest'estate, per il triennio 2020-22. «Giù a Roma», spiega Caramaschi, «sono alla disperata ricerca di soldi. Molla qui, molla là, quota 100, reddito di cittadinanza, flat tax. Poi mancano i soldi. Vorrebbero fermare molte opere pubbliche, ma più di tanto non riescono a bloccare. E allora, tendono a spostare nel tempo i pagamenti. Ci hanno chiesto di venirgli incontro, a noi andava bene, dato che i lavori non sono ancora cominciati». Sul Pru, Caramaschi conclude: «Settimana prossima si firma l'accordo definitivo, poi ci saranno gli appalti con gli eventuali ricorsi. Mi auguro che i lavori per il tunnel di via Alto Adige terminino per fine 2021».



• Per il tunnel di via Alto Adige si spenderanno 29 milioni di euro



L'aggiornamento Statale «Alemagna», restyling per il 2020 Ma le quattro varianti solo dopo i Mondiali

Il punto
Cortina, il
commissa-
rio: la
stazione di
Calalzo sarà
potenziata

CORTINA D'AMPEZZO Interventi sull'«Alemagna» conclusi entro due anni e novità importanti per la stazione ferroviaria di Calalzo. Parola di Andrea Gemme, presidente Anas e commissario di governo per la realizzazione del Piano di potenziamento della viabilità in vista dei Mondiali di sci alpino 2021 a Cortina. Ieri l'incontro con l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti, il commissario degli impianti sportivi Luigi Sant'Andrea, i rappresentanti della Provincia e i sindaci dei Comuni coinvolti.

«I 38 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale 51 saranno completati entro la fine del 2020. Gli automobilisti in viaggio per Cortina avranno una strada rinnovata, più sicura e tecnologica» ha spiegato Gemme.

Rimangono escluse le quattro varianti di Tai a Pieve di Cadore, Valle, San Vito e Cortina i cui tempi di approvazione sono legati al termine della procedura di valutazione di impatto ambientale (Via) avviata il 20 dicembre scorso e che dovrebbe terminare entro maggio per l'indizione della Conferenza di servizi. L'inizio dei lavori è previsto per la primavera del 2020, la fine dopo due o tre anni quindi non in tempo per i Mondiali.

«I tempi della burocrazia sono questi — commenta Franco De Bon, primo cittadino di San Vito di Cadore — Il commissario è stato rassicurante sulla costruzione delle opere. Avevamo bisogno di una conferma sugli stanziamenti e sulla realiz-

zazione degli interventi. Da parte sua ho visto una certa sollecitazione affinché vengano realizzati nei tempi più brevi possibili. I Mondiali sono solo una provocazione rispetto alle necessità della strada».

Il Piano di potenziamento della viabilità sull'«Alemagna» ha un costo di oltre 170 milioni di euro ed è diviso in quattro stralci. A gennaio è stata approvata la terza parte del secondo stralcio. Sono in avvio le procedure di gara di cinque interventi, tra cui la rettifica plano-altimetrica e messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità locale a Fortogna (2,4 milioni di euro) e l'allargamento a Cortina del tornante in corrispondenza del ponte sul torrente Bigontina (2,3 milioni di euro).

Entro aprile andranno in gara i tre progetti previsti nel quarto stralcio, tutti nel comune di Longarone e del valore totale di 17,8 milioni di euro.

Le novità alla stazione ferroviaria di Calalzo riguardano invece il potenziamento infrastrutturale che permetterà la piena accessibilità a viaggiatori e cittadini, per un investimento di circa sei milioni di euro. Tra le opere in programma, l'innalzamento dei marciapiedi a standard europeo e metropolitano per facilitare l'entrata e l'uscita dai treni anche per le persone a ridotta mobilità e l'installazione di ascensori per il collegamento con il sottopasso.

Davide Piol

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Anas: «Pressing sul ministero»

Il presidente Gemme ha incontrato a Cortina sindaci e amministratori. Il 14 marzo appuntamento a Roma per accelerare l'iter delle varianti sulla 51

Vertice sui lavori alla 51 di Alemagna in vista dei mondiali di sci a Cortina. Nella conca è arrivato il nuovo presidente Anas, Gemme, che è anche commissario del governo per la

viabilità. Molti gli annunci e le rassicurazioni. La prima notizia riguarda le varianti che sono alla Via. Un incontro è in programma per la prossima settimana al Ministero:

«Faremo pressing per accelerare i tempi» ha detto il presidente. Ma le varianti saranno pronte solo nel 2023. Altri lavori invece a breve. **SEGAFFREDDO / PAGINE 2 E 3**

Varianti sulla 51, un vertice al ministero Gemme: faremo pressing per i tempi

Il presidente dell'Anas e commissario del Governo ha fatto il punto sullo stato delle opere con sindaci e amministratori

Tutti i 38 interventi dell'Alemagna saranno completati entro la fine del 2020

Entro aprile in gara i tre progetti previsti nel quarto stralcio da 17,8 milioni di euro

Alessandra Segafreddo

CORTINA. Il 14 marzo Anas incontrerà i tecnici del ministero dell'Ambiente che stanno valutando l'impatto ambientale delle quattro varianti (Cortina, San Vito, Valle e Tai) che dovevano essere realizzate per il 2021. L'obiettivo di Anas è velocizzare l'iter: si punta ad aprire i cantieri per la primavera 2020. I lavori dureranno dai 18 ai 30 mesi. Le opere non saranno quindi pronte per i Mondiali di sci alpino ma termineranno entro il 2023.

È questa una delle notizie portate ieri a Cortina dal nuovo commissario di Governo per la realizzazione del Piano di potenziamento della viabilità in vista dei Mondiali, che è anche presidente di Anas, Claudio Andrea Gemme.

«L'iter di Via ci ha rallentato e preoccupato», spiega Gemme, «ora noi continueremo a fare pressing affinché vengano accelerati i tempi. Partiamo dal fatto positivo che i soldi ci sono. E non è poca cosa. Il 14 saremo all'incontro con la commissione Via; per maggio contiamo di concludere l'iter Via e per giugno porteremo i progetti

in conferenza di servizi. Poi verranno redatti gli esecutivi per ottobre e potranno partire le gare di appalto che dureranno 7 o 8 mesi. Contiamo di congegnare i lavori nella primavera 2020».

Le varianti restano quindi una nota dolente del piano Anas perché non si è rispettato quanto detto all'inizio, ossia che sarebbero state pronte per i Mondiali. Le note positive sono invece relative a tutte le altre opere sulla 51 di Alemagna. Il piano integrale per il potenziamento e l'adeguamento della sola Statale 51, previsto per Cortina 2021, ammonta a 172 milioni di euro ed è finanziato dal Governo. Dei 42 interventi previsti da Longarone a Cimabanche, di cui 38 sono interventi per la messa in sicurezza e 4 sono le varianti, alcuni interventi sono già a buon punto.

«Tutti i 38 interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'Alemagna», sottolinea Gemme, «saranno completati entro la fine del 2020, anche grazie agli accordi quadro, tramite i quali si velocizzano gli iter. Gli automobilisti in viaggio per Cortina avranno una strada rinnovata, più sicura e tecno-

logica».

Nel mese di gennaio è stata approvata la parte 3 del secondo stralcio del Piano. Sono in fase di avvio le procedure di gara di 5 interventi, tra cui la rettifica plano-altimetrica e messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità locale a Fortogna, nel comune di Longarone, per un investimento pari a 2,4 milioni di euro e l'allargamento del tornante in corrispondenza del ponte sul torrente Bigontina nell'abitato di Cortina, per un investimento di 2,3 milioni di euro.

Entro aprile andranno in gara i tre progetti previsti nel quarto stralcio del Piano per il miglioramento funzionale degli svincoli, l'adeguamento del corpo stradale e la rettifica del tracciato nel comune di Longarone, il cui valore totale è di 17,8 milioni di euro.

C'è poi il miglioramento delle stazioni ferroviarie di



Calalzo (Anas è con Ferrovie dello Stato). La stazione di Calalzo sarà interessata da interventi di potenziamento infrastrutturale per garantire la piena accessibilità a viaggiatori e cittadini.

«Tra le opere in programma», ha infatti spiegato Gemme, «vi sono investimenti sulla stazione di Calalzo per incentivare in vista dei Mondiali l'utilizzo del treno. Sono previsti l'innalzamento dei marciapiedi a standard europeo e metropolitano (55 cm

dal piano dei binari), per facilitare l'entrata e l'uscita dai treni anche per le persone a ridotta mobilità, e l'installazione di ascensori per il collegamento con il sottopasso. L'investimento complessivo previsto, per questi e altri interventi, è di circa 6 milioni di euro. Il sito è inserito nel piano nazionale di Rete Ferroviaria Italiana per la riqualificazione e il restyling delle stazioni e a breve sarà pronto il progetto e il cronoprogramma». —

BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



I commissari di Governo per il progetto sportivo dei Mondiali Luigi Valerio Sant'Andrea (a sinistra) e per la viabilità Claudio Andrea Gemme (a destra)

Il caso. Filmato sul casello-fantasma. La Lega: luogo sbagliato



«Pedemontana, video gaffe del M5s»

POLEMICA Il contro-filmato leghista che smentisce il “casello-fantasma”.

Pederiva a pagina 11

M5s-Lega, guerra di filmati sulla Spv

►Berti posta il video di un cantiere fermo: «Il casello non esiste»
Ma il Carroccio mostra il transito attraverso la struttura finita

►Il direttore Pellegrini: «Stiamo ultimando le procedure, valide per l'intera opera. La barriera è pronta, si chiamerà Valdastico»

**IL PENTASTELLATO:
«LA PROPAGANDA
RACCONTA BALLE».
LA REPLICA CONDIVISA
ANCHE DA FINCO:
«BUGIE, STUDIA!»**

**LA RESPONSABILE:
«IN QUESTI GIORNI STIAMO
EFFETTUANDO I COLLAUDI
DEI SISTEMI DI PEDAGGIO
PER VERIFICARE CHE
SIANO BEN INTEGRATI»**

LA PEDEMONTANA

VENEZIA Alleati a Palazzo Chigi, ma avversari a Palazzo Ferro Fini. Una guerra, quella in corso da anni tra il Movimento 5 Stelle e la Lega, che ora viene combattuta anche a colpi di filmati sulla Superstrada Pedemontana Veneta: in un video il pentastellato Jacopo Berti sostiene che non esista il casello della tratta A31-Breganze di cui da mesi è attesa l'inaugurazione, ma un contro-video rilanciato dal leghista Nicola Finco mostra il transito sui primi sette chilometri proprio attraverso la struttura di pagamento ormai ultimata. Sullo sfondo delle accuse reciproche di bugie, abbiamo chiesto all'ingegnere Elisabetta Pellegrini, direttore della struttura di progetto della Spv, di fare il punto della situazione: «Stiamo

completando le procedure che varranno poi per l'intera infrastruttura – ci ha risposto – per cui a breve contiamo di aprire la barriera, che è pronta da circa un anno e annuncio che si chiamerà “Valdastico”. Immagino che la zona mostrata dal consigliere regionale Berti sia dalla parte opposta, dove abbiamo accolto la richiesta di variante presentata dal sindaco, per cui siamo in attesa dei pareri dei tre ministeri coinvolti».

LA TERRA BATTUTA

Il filmato postato da Berti sulla propria pagina Facebook è stato girato sabato 2 marzo. Per 5 minuti e 48 secondi vengono inquadrati il vicecapogruppo e un cantiere al di là di una recinzione: «Sono circa cinque mesi che hanno detto che dovevano inaugura-

re il primo tratto perché era pronto il casello per entrare dentro la Pedemontana Veneta. Venite a vedere com'è...». I lavori appaiono fermi e indietro: «C'è un po' di terra battuta, un arco buttato lì, materiale di cantiere. Non c'è una macchina, non c'è una gru, non c'è nulla». Poi l'attacco: «Guardate con i vostri occhi, purtroppo la macchina della propaganda come continua ogni giorno a propa-



garci delle balle, raccontando e spostando i problemi altrove quando invece l'inefficienza l'abbiamo proprio da parte di chi doveva costruire quest'opera e ce la sta facendo pagare come l'opera più cara della storia in Veneto». Dopo aver rivolto un appello al suo pubblico («Usciamo da questa bolla di disinformazione»), Berti chiude così: «Noi vogliamo il futuro del nostro Veneto, però che sia fatto di infrastrutture che servono a giusti costi, ok? Basta con le mangiatoie».

L'ASFALTO

Nel weekend si moltiplicano i commenti: dopo una raffica di complimenti, spuntano alcuni messaggi che accusano l'esponente del M5s di aver ripreso l'area sbagliata. Così fra chat e social comincia a circolare un contro-video, condiviso anche dal capogruppo leghista Finco, che in 48 secondi alterna frammenti dell'iniziativa grillina ad un filmato registrato venerdì 1° marzo sull'asfalto della nuova arteria, in

cui dall'interno di un'auto verosimilmente in giro di collaudo si vedono la segnaletica orizzontale e verticale, il casello con la relativa cartellonistica, il passaggio attraverso una delle otto porte (quella del Telepass). «Berti – si legge nelle scritte in sovrapposizione, contestando le «bugie» – sostiene di essere nel cantiere della Pedemontana a Breganze, intersezione con la A31... ma mostra un cantiere fasullo! Ecco invece la realtà!». L'invito al pentastellato è lapidario: «Studia!».

LA CHIAREZZA

Per cercare di fare chiarezza, abbiamo interpellato il direttore Pellegrini. «Il tracciato della Spv – premette – va da Montecchio Maggiore a Spresiano, intersecando prima l'A4 e poi l'A31, fino ad agganciarsi all'A27. La tratta che metteremo in esercizio sulla base di un accordo fra Regione e concessionario, malgrado il contratto principale non prevedesse alcun obbligo di aperture parziali prima del 2020, va dall'intersezione

con l'A31 fino a Breganze. Sul territorio comunale di Montecchio Precalcino è situata la barriera che è pronta, per la quale ancora il 21 giugno 2018 abbiamo chiesto l'adesione ad Aiscat, a cui abbiamo appena comunicato il nome "Valdastico", in modo che possa essere stampato sui biglietti». La data di apertura del casello non c'è ancora. «In questi giorni – aggiunge l'ingegnere Pellegrini – stiamo effettuando i collaudi dei sistemi di pedaggiamento, per verificare che siano perfettamente integrati con il resto della rete autostradale europea. Per fugare ogni dubbio, stiamo attendendo l'ultimo certificato necessario per il contratto di service. La procedura è stata lunga, ma fatta questa volta non sarà necessario replicarla per le future aperture dei prossimi tratti. Attualmente lo stato di avanzamento dei lavori, che procedono al ritmo di 30-40 milioni al mese, è al 65% rispetto al quadro economico. Gli espropri sono al 98-99%».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CONFRONTO A sinistra il video postato da Jacopo Berti davanti ad un cantiere, a destra il contro-filmato leghista nei pressi del casello. Sotto l'ingegnere Elisabetta Pellegrini



Save, consiglia contro le discriminazioni

LAVORO

VENEZIA Una consigliera di fiducia per Save. La società che gestisce gli aeroporti di Venezia e Treviso, 1200 addetti (40% donne), ha nominato una manager esterna, Francesca Torelli, con il compito di assistere il personale in casi di molestie sessuali, mobbing e discriminazioni. La Save è la prima società aeroportuale italiana e tra le prime in Veneto ad adottare questa figura in applicazione delle normative comunitarie, nazionali e regionali in materia di discriminazione sul posto di lavoro e di tutela della salute e della sicurezza. Francesca Torelli, che già svolge questo compito per l'Università Ca' Foscari di Venezia, ha il compito di fornire consulenza e assistenza alle persone che lavorano nel gruppo e che denunciano di essere vittime di comportamenti lesivi della loro dignità e libertà. Si può trattare di situazioni di discriminazione, mobbing, molestie sessuali, disagio lavorativo, che necessitano di essere gestite con adeguata preparazione e profonda discrezione.

SCARPA: IMPEGNO FONDANTE

«La nostra consigliera di fiducia potrà operare anche per problemi di carattere familiare o privati, non solo per discrimina-

zioni o molestie sessuali nel campo lavorativo - spiega Monica Scarpa, amministratore delegato di Save, una delle poche top manager del Nordest -. Crediamo che occuparsi in maniera più ampia del benessere e della dignità dei nostri collaboratori migliori anche il clima di lavoro in azienda. Ricordo poi che stiamo parlando di problemi che coinvolgono tutti quelli che vengono considerati diversi. Personalmente mi reputo fortunata perché lavoro per un gruppo che non ha mai fatto distinzioni di sesso e personalmente, nella mia carriera lavorativa non ho mai subito discriminazioni, ma purtroppo questi casi in altri contesti sono accaduti - spiega Monica Scarpa -. Con la consigliera di fiducia avremo una persona indipendente che potrà supportare le persone che vivono anche nel privato questi problemi in maniera protetta».

ESPERIENZA PILOTA

«È un ruolo ancora pochissimo presente nel Veneto ed è soprattutto diffuso nel pubblico, si sta diffondendo per esempio negli ospedali. Ma credo che quest'anno assisteremo a uno sviluppo sia per il varo di questa legge che una maggiore sensibilità sociale a questi temi». L'Italia e il Veneto sono in ritardo rispetto al Nord Europa. Ma un percorso finalmente è iniziato.

M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bypass di Longarone un sogno "olimpico"

► Regione e Anas avviano la progettazione La spesa prevista è di 180 milioni di euro
► Fondi reperiti dai cantieri "abbandonati" L'opera dovrà essere valutata dal Cipe

**IL SINDACO PADRIN:
«SAPEVAMO
CHE NON C'ERANO
FONDI PER AVERE
TUTTO SUBITO,
OGGI OTTIMA NOTIZIA»**

**L'ASSESSORE DE BERTI:
«SI TRATTA DI OPERE
ASSOLUTAMENTE
NECESSARIE PER LA
VIABILITA' OBIETTIVO
FARLE ENTRO 2026»**

IL PROGETTO

LONGARONE Per la bretella che deve liberare Longarone dal traffico questa potrebbe essere la volta buona. Gli interventi per i Mondiali, il così detto "Piano Cortina", hanno interessato la 51 di Alemagna solo con alcuni lavori puntali nel comune. Ma nell'incontro di ieri è anche emerso che Regione e Anas avvieranno la fase di progettazione per il prolungamento dell'autostrada A27. Due corsie che dall'attuale sbocco porterebbero fino alla galleria nei pressi di Castellavazzo.

DAL SOGNO ALLA REALTÀ

Tutti i progetti per diventare realtà hanno bisogno delle risorse economiche ed è proprio per questa ragione che per Longarone potrebbe essere la volta buona, perché questa volta ci sarebbero anche quelle. Il costo è di 180 milioni di euro che Anas potrebbe dirottare da altri cantieri. In ballo, nel Paese, non c'è solo la questione Tav che agita il Governo ma anche altri interventi già finanziati che potrebbero non vedere mai la luce aumentando quindi per Longarone la possibilità di avere la sua viabilità alternativa.

IL PARLAMENTARE

Tra quanti si sono spesi per questa alternativa in prima persona c'è il forzista Dario Bond: «Abbiamo inteso che questa volta i fondi potrebbero esserci, c'è anche il progetto di massima e ora c'è anche l'intesa di Regione

e Anas per avviare la fase di progettualità». Toni entusiastici, seppur prudenti. Un segnale tangibile che qualcosa al tavolo di ieri si è mosso, aprendo degli spiragli in quello che sembrava destinato a rimanere uno dei tanti sogni nel cassetto.

IL SINDACO

«Quando abbiamo iniziato a ragionare sugli interventi per i Mondiali - spiega Roberto Padrin, primo cittadino di Longarone - sapevamo che non c'erano i fondi per realizzare quello che avremmo voluto. Ci rendevamo perfettamente conto che l'intera Alemagna aveva bisogno di cantieri anche in altri comuni. Ben venga ora una soluzione che permetta di realizzare questa variante. Io avevo anche proposto un primo stralcio che dalla bretella portasse fino alla zona industriale, permettendo di incanalare il traffico. Sono comunque molto soddisfatto degli interventi puntali presenti nel Piano Cortina che ci ha permesso di mettere in sicurezza il nodo di Fortogna». All'incontro di ieri è arrivato però anche qualcosa di più sul futuro della viabilità alternativa di Longarone: «Ci siamo lasciati con l'impegno di Anas di avviare l'iter progettuale. Un impegno che ha trovato anche la disponibilità dell'Assessore Elisa De Berti».

PALAZZO BALBI

«Fondamentale importanza - ha precisato l'assessore De Berti - ha la risoluzione del nodo viario di Longarone che costituisce



forse il principale elemento che potrà garantire di evitare i sempre più frequenti stati di congestione in cui si trova la SS 51 in occasione di punte di traffico turistico, sia invernale che estivo. Le code che settimanalmente interessano questa arteria viaria impongono di individuare una soluzione condivisa per bypassare l'abitato di Longarone, garantendo non solo migliore accessibilità al Cadore, al Comelico e alla valle d'Ampezzo, ma

anche maggiore facilità di accesso alla zona industriale di Longarone e al polo fieristico principale della provincia di Belluno. La vivibilità stessa del paese di Longarone ne trarrà sicuro vantaggio».

LE TAPPE

E' lo stesso assessore ad indicare la road map, quello che succederà sul fronte della realizzazione delle opere complesse. Il bypass di Cortina e quello di

Longarone, dovranno tra l'altro passare per il Cipe. «Non potranno essere realizzati entro il 2021 – prosegue De Berti - qualunque sia la soluzione progettuale che verrà adottata fra quelle che i tecnici stanno valutando. Tuttavia tali opere, assolutamente necessarie per la viabilità del bellunese, potrebbero essere fruibili già prima dell'evento olimpico del 2026, per il quale Cortina e Milano sono candidate con Stoccolma».

Andrea Zambenedetti

Il parlamentare

D'Incà (M5S): «Siamo convinti che queste opere aiutino il territorio»

«Possiamo dire di essere finalmente in movimento per le Olimpiadi del 2026. La presenza del Presidente di Anas Gemme sul territorio bellunese è molto importante – ha spiegato il deputato bellunese del Movimento 5 Stelle, Federico D'Incà (in foto) – l'incontro di ieri ha seguito la nostra riunione di gennaio che ha portato ad un'accelerazione delle procedure per arrivare al completamento delle opere per il Mondiale di sci 2021». «Il Movimento 5 Stelle crede fermamente che queste opere



possano aiutare il bellunese a togliere alcuni pericolosi colli di bottiglia alla viabilità del Cadore – spiega D'Incà – In queste settimane mi sono confrontato con il Presidente Gemme e i suoi collaboratori che hanno già espresso un cambio di passo e un forte collegamento con il Ministero dell'ambiente per risolvere i nodi cruciali della VIA». «Importante è l'aumento dell'organico nella struttura commissariale per ridurre finalmente i tempi del Piano – continua – Altrettanto importante è l'avvio delle

opere a Fortogna e sul torrente Bigontina così come la gara per i progetti di miglioramento delle infrastrutture stradali a Longarone». Il parlamentare si sofferma poi ad analizzare la questione della stazione di Calalzo che avrà «nuova vita» con le opere di miglioramento. «Un investimento che da anni non si vedeva e che cambierà l'aspetto della stazione, riammodernandola e facendola tornare punto nevralgico per il sistema di trasporto del Cadore».



L'INTERVENTO attualmente è previsto solo sulla 51 di Alemagna nella frazione di Fortogna di Longarone

PASSO DOPO PASSO GLI INTERVENTI SUI VARI CAPITOLI

Edilizia: 5,3mld sbloccati Bussetti risponde alla Camera

DI CARLO FORTE

Cinque miliardi e 300 milioni di euro per la messa in sicurezza degli edifici scolastici. A tanto ammontano i fondi sbloccati dal governo per l'adeguamento delle scuole alla normativa antisismica e antincendio. Lo ha fatto sapere il ministero dell'istruzione, Marco Bussetti, nel corso dell'ultimo question time alla camera Il 1° febbraio è stato varato il piano 2018 nell'ambito della programmazione triennale nazionale 2018-2020, per il quale sono stati stanziati 1,7 miliardi per il solo anno 2018 per il finanziamento di 858 interventi. Lo scorso 11 febbraio, ha detto il titolare del dicastero di viale Trastevere, è stato adottato un decreto di riparto di ulteriori 80 milioni di euro per l'adeguamento sismico degli edifici scolastici. Ed entro il 13 marzo, le regioni potranno far pervenire al ministero gli interventi da finanziare. Altri 105 milioni sono stati messi a disposizione degli enti locali per interventi su 1.555 edifici scolastici delle zone a rischio 1 e 2. E circa 1 miliardo e 58 milioni di euro per 1.735 interventi che gli enti locali stanno già effettuando.

Bussetti ha aggiunto che si sta già lavorando al nuovo piano 2019 della programmazione triennale. Un piano che avrà anch'esso come priorità l'adeguamento sismico e che potrà contare su uno stanziamento complessivo di 1,2 miliardi di euro. Anche queste risorse sono già state sbloccate ed entro giugno le Regioni potranno inviare al ministero dell'istruzione gli elenchi degli interventi da finanziare. Per quanto riguarda l'adeguamento delle scuole alla normativa antincendio, lo scorso 2 febbraio è stato autorizzato il piano nazionale antincendio, stanziando 114 milioni di euro per finanziare interventi in 2.267 istituti scolastici. È stato inoltre garantito il ripristino dell'agibilità delle scuole colpite da eventi sismici e calamitosi, finanziando il ripristino di 126 istituzioni scolastiche in Molise, in Sicilia, in Veneto e in Liguria. Bussetti ha detto, inoltre, che a queste risorse vanno aggiunte i 177 milioni di economie del mutuo Bei 2015, i 321 milioni per l'adeguamento sismico di edifici di proprietà delle province e città metropolitane, i 50 milioni per la messa in sicurezza delle palestre e delle strutture sportive anche questi già autorizzati, i 50 milioni dell'imminente bando relativo alla progettazione di interventi di edilizia scolastica, i 300 milioni per le scuole innovative e i 150 milioni per i poli d'infanzia.

© Riproduzione riservata



LA CRISI

In dieci anni l'edilizia Fvg ha perso 14 mila posti

Una crisi «inarrestabile» che è costata, solo in Friuli Venezia Giulia in dieci anni, 14 mila posti di lavoro. Parliamo dell'edilizia dove, in verità, la flessione è iniziata prima dell'anno d'inizio della grande crisi, il 2008, e che continua a soffrire, perché i timidi segnali di risveglio sono assolutamente insufficienti a dare ossigeno al settore.

L'analisi del decennio perduto è dell'Osservatorio statistico dei Consulenti del lavoro che ha raccolto e reso disponibili i dati che certificano la debacle delle costruzioni. In Fvg come in Italia ed anche in Europa. Con una differenza: nel resto d'Europa dal 2015 il numero degli occupati è ripreso a salire, da noi invece no. Se parliamo di occupazione, in Italia il settore edile nei dieci anni ha perduto 539 mila occupati. DEL GIUDICE / PAGINE 2 E 3



Crolla l'edilizia: in dieci anni di crisi persi in Fvg 14 mila posti di lavoro

Flessione del 38,5%: è la peggiore registrata a Nordest
Il Codice degli appalti ha bloccato la mini-ripresa del 2013

Elena Del Giudice

UDINE. Una crisi «inarrestabile» che è costata, solo in Friuli Venezia Giulia in dieci anni, 14 mila posti di lavoro. Parliamo dell'edilizia dove, in verità, la flessione è iniziata prima dell'anno d'inizio della grande crisi, il 2008, e che continua a soffrire, perché i timidi segnali di risveglio sono assolutamente insufficienti a dare ossigeno al settore.

L'ANALISI

L'analisi del decennio perduto, è dell'Osservatorio statistico dei Consulenti del lavoro che ha raccolto e reso disponibili i dati che certificano la debacle delle costruzioni. In Fvg come in Italia ed anche in Europa. Con una differenza: nel resto d'Europa dal 2015 il numero degli occupati è ripreso a salire, da noi invece no.

POSTI DI LAVORO

Se parliamo di occupazione, in

Italia il settore edile nei dieci anni ha perduto 539 mila occupati con una contrazione di -28%, da 1 milione 929 mila addetti del 2008, a 1 milione 390 mila



dieci anni più tardi. In Fvg è andata peggio: la riduzione è stata di -38,5%, scendendo da 37 mila a 23 mila occupati, con una perdita di 14 mila posti di lavoro. Peggio della macro-area Nordest che si è fermata a -29,4%, del Nordovest, -22,3%, ma anche del Centro, -24%, e del Mezzogiorno, -34,2%. Per valore percentuale, la nostra regione è al terzo posto nazionale dietro a Sicilia, -49,3%, e Valle d'Aosta, -40,1%. Chi invece ha contenuto la flessione sono il Trentino Alto Adige, -8,6% (che applica una normativa più attenta al tessuto imprenditoriale locale) e la Liguria, -3,7%.

AUMENTANO LE IMPRESE

Il dato a dire il vero non è comparabile perché le classificazioni delle imprese, nel periodo considerato, sono cambiate, quindi i numeri sull'imprenditorialità meriterebbero un approfondimento a sé. Ma il fenomeno esiste. Ovvero a fronte di una imponente flessione degli occupati, la diminuzione dei lavoratori autonomi è stata più contenuta. E questa è un'anomalia in Europa, ovve-

ro la quota di autonomi in incremento dal 35,5% al 38,3%, mentre nella Ue le quote di indipendenti si attestano intorno al 21% (nel Regno Unito addirittura sono solo il 6%). Un fenomeno che lascia intendere che, proprio a causa della crisi, lavoratori che sono stati licenziati dall'impresa di riferimento, hanno optato per l'apertura di una Partita Iva per continuare a lavorare. Sulla qualità di questo lavoro, non ci sono elementi sufficienti per esprimere un giudizio

CONTRATTI

Diversamente da quel che accade in molti settori, in edilizia il contratto privilegiato è quello a tempo indeterminato. La percentuale di occupati con contratto a tempo indeterminato oscilla tra l'83 e il 91%, mentre i tempi determinati sono residuali al 16,6 e all'8%.

IRREGOLARI

Il ricorso al lavoro non regolare da parere di imprese e famiglie è un fenomeno piuttosto presente nel nostro Paese. Mediamente il settore delle costruzioni è quello con il più alto tasso

di irregolarità dopo l'agricoltura. E la crisi non giova nel tenere sotto controllo il fenomeno: se nel 2008 il tasso di irregolarità in edilizia era dell'11,4%, nel 2016 è salito a 15,8%. In questo contesto il Fvg si distingue per il maggiore tasso di regolarità, che è dell'8,1%, e che ci pone al terzultimo posto tra le regioni italiane davanti a Valle d'Aosta, 7,4%, e Trentino Alto Adige, 6,3%.

LA SPINTA CHE NON C'È

È intuibile che sono gli investimenti a sostenere il settore delle costruzioni, investimenti in caduta libera nel decennio passato sia nel settore pubblico che in quello privato. Secondo Banca d'Italia la contrazione degli investimenti pubblici è riconducibile principalmente ai Comuni ai quali fa capo circa l'80% delle decisioni di investimento. Nel trend si evidenzia un tentativo di recupero dopo il 2013, ma tre anni più tardi si è osservato un altro significativo calo, probabilmente causato dall'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SCENARI



Manutenzioni

Secondo le stime nel settore delle costruzioni il 74% del valore della produzione negli ultimi anni deriva dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria



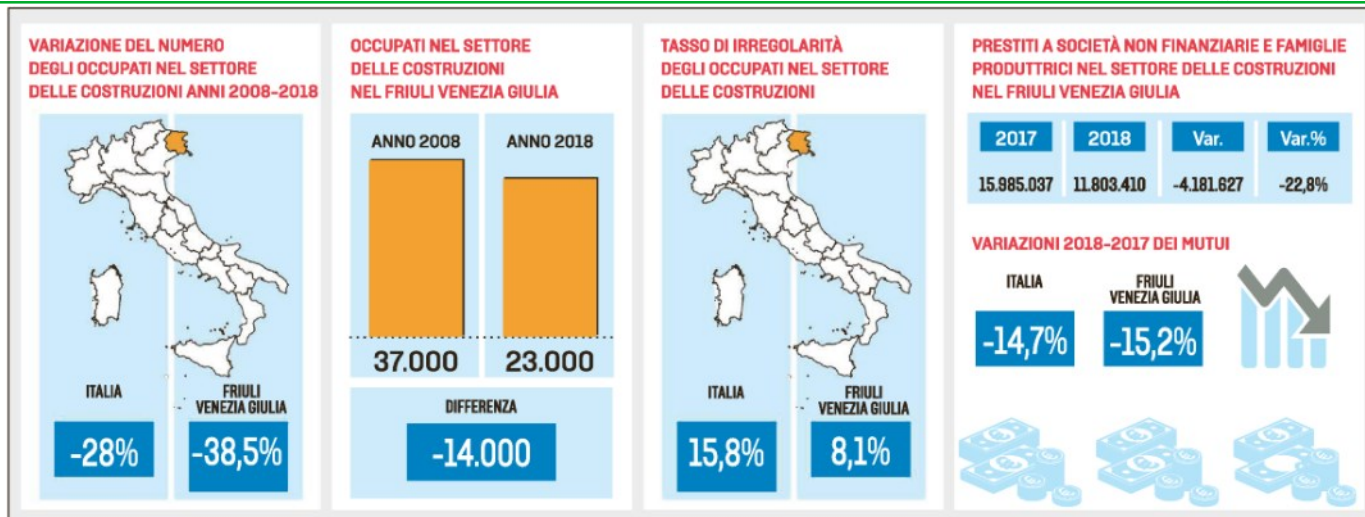
Il nuovo

I nuovi edifici, e anche le nuove costruzioni, rappresentano solo il 24,9%, mentre l'1% arriva dalle fonti energetiche rinnovabili



In futuro

Con i vincoli, ma anche semplicemente con l'orientamento a ridurre il consumo di suolo, il settore può crescere solo nel segmento delle ristrutturazioni e delle riqualificazioni degli edifici, soprattutto nei centri storici, e anche nelle manutenzioni delle grandi opere esistenti; meno ovviamente nella costruzione di grandi opere, tranne che all'estero



Il Presidente cinese Xi Jinping e la Nuova Via della Seta a Venezia

L'INTERVENTO

ANTONIO ARMELLINI *

La Nuova Via della Seta arriverà a Venezia? È quello che ha immaginato il Presidente cinese Xi Jinping il quale, lanciando nel 2013 il progetto, ha parlato di un percorso ideale che unisca Pechino a Venezia.

Non lo ha detto per caso: annunciando di voler compiere a ritroso il cammino fatto otto secoli fa da Marco Polo - il cui personaggio è popolarissimo - ha inteso ribadire che la Cina è pronta a rovesciare sotto la sua guida il rapporto plurisecolare di dipendenza storica e culturale dall'occidente, per occupare il ruolo di grande potenza globale che ritiene competere.

Un dato il cui valore politico-simbolico non è stato forse interamente percepito in Occidente, ma che agli occhi di Xi è chiarissimo e solo Venezia, e nessun altro luogo, può dargli una tale carta per la sacralizzazione del suo potere.

Nasce da qui la possibilità di proporre Venezia come il terminale europeo della BRI, Belt and Road Initiative, il nome preso dalla Nuova Via della Seta. Di creare cioè qui il centro che dal versante europeo coordina l'insieme delle relazioni tecniche, commerciali e politiche che caratterizzeranno il progetto, agendo come interfaccia operativo del centro principale che avrà sede a Pechino e delle strutture connesse. A partire dal braccio finanziario della Banca Asiatica di Investimenti, AIIB, che potrebbe a sua volta trovare a Venezia un ancoraggio europeo.

Attenzione: non si tratta qui di proporre il porto, bensì il "sistema" Venezia - con

la sua dimensione storica, territoriale e simbolica - come terminale europeo della BRI.

I percorsi della Nuova Via della Seta sono già molti, tanto marittimi che terrestri, e cresceranno ancora: la battaglia per assicurarsi gli approdi privilegiati è già in corso e i porti italiani - Trieste, Genova, Venezia e altri - hanno ottime possibilità di giocarsela.

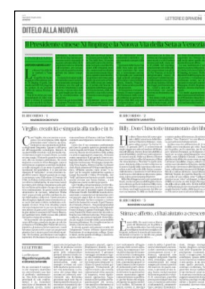
Se riusciremo a istituire a Venezia il centro ragionato e il riferimento delle strategie politiche ed operative in Europa della BRI, non solo corrisponderemo ad una priorità politico-simbolica importante per la Cina, ma daremo un vantaggio importante in più a tutto il nostro sistema portuale, tanto sotto il profilo del coordinamento interno che della difficile competizione con gli altri. Per Venezia, si tratta di un'opportunità capace di contrastare l'altrimenti inevitabile degrado verso la monocultura turistica del mordi-e-fuggi; per il sistema Italia - i porti e non solo - di un'occasione che sarebbe davvero autolesionistico trascurare.

Non siamo i soli a pensarci. Mentre i cinesi riflettono, molti si fanno avanti, da Rotterdam a Francoforte al Pireo. Sono destinazioni tutte agguerrite ma Venezia ha agli occhi cinesi quello che nessun altro può offrire.

La sua candidatura è sul tappeto, in vista della prossima visita di Stato in Italia di Xi Jinping, in marzo. Molto dipenderà dall'impegno con cui governo e istituzioni la porteranno avanti, ma altrettanto se non più conterà l'impegno, di città, Regione, Nordest, sistema imprenditoriale.

Un simile appuntamento non si ripresenterà facilmente: al Presidente cinese la cosa interessa e sta a noi cercare di trasformarla in realtà.

* Ambasciatore



SALVATAGGI**Condotte, ecco il piano presentato al Mise**

I commissari di Condotte hanno presentato al Mise il piano, in continuità, di cessione e valorizzazione dei perimetri aziendali. Pronto il prestito ponte da 60 milioni da parte di banche e Cdp. Dopo l'ok del ministero, verranno cedute le attività. In corsa Passera e fondi. — a pagina 15

Condotte, salvataggio pronto

Altri 60 milioni da 8 banche

CONSTRUZIONI

Ieri la consegna del piano al Mise dai commissari: entro fine aprile la risposta

Tra i cantieri in portafoglio il traforo del Brennero e la città della salute di Sesto Carlo Festa

MILANO

I commissari di Condotte hanno presentato al Mise il piano, in continuità, di cessione e valorizzazione dei perimetri aziendali. Ora il ministero avrà circa un mese e mezzo di tempo per analizzare il programma e approvarlo. Dopo di che verrà pubblicato il bando per la cessione dei perimetri aziendali.

Arriva, dunque, a uno snodo cruciale il processo di amministrazione straordinaria del gruppo Condotte. Una delle condizioni per presentare il programma, da parte dei tre commissari (Matteo Uggetti, Giovanni Bruno e Alberto Dello Strologo, quest'ultimo dimessosi negli ultimi giorni) e dell'advisor Mediobanca, era quella di riuscire a ottenere un prestito ponte di 60 milioni da parte delle banche, fi-

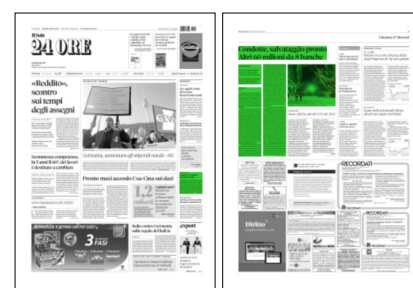
nanziamento già approvato dalla Ue (in quanto non riconosciuto aiuto di Stato) e che sarà garantito dallo Stato. La firma al finanziamento dovrebbe avvenire a breve con un pool composto da 8 istituzioni finanziarie (banche come Intesa Sanpaolo, Unicredit e BancoBpm, già finanziatrici di Condotte, con l'aggiunta di Cdp).

160 milioni serviranno a fornire le risorse necessarie a garantire la continuità dei lavori sulle commesse già firmate e su quelle acquisite di recente, oltre a fornire garanzie occupazionali. C'è da dire che inizialmente il finanziamento ponte aveva fissato l'asticella a un valore ben superiore (190 milioni), ma poi si è reso evidente un problema di copertura del fondo di garanzia delle grandi imprese in crisi presso il Mef. Quindi la cifra è scesa a 60 milioni, capitali che comunque garantiranno la continuità della totalità del portafoglio di commesse. Alcune rimarranno nel perimetro aziendale, altre verranno cedute. Tra quelle di maggior valore ci sono le commesse infrastrutturali, due commesse di importo rilevante in Algeria (una tratta ferroviaria e un'autostrada) e altri progetti come la Città della Salute nell'area di Sesto San Giovanni a Milano dove sorgerà il maggior polo oncologico d'Europa, ma anche il nuovo car-

riere di Bolzano, il traforo del Brennero, la nuova stazione a Firenze. Altre partecipazioni, di minoranza, saranno liquidate, come ad esempio il 31% ancora in mano a Condotte nel consorzio Cociv.

Una volta ottenuto il via libera del Mise, inizierà la fase volta a ottenere manifestazioni d'interesse da parte di tutti i soggetti interessati. Fino ad oggi, infatti, le manifestazioni d'interesse sono arrivate senza essere sollecitate: come quella da parte del gruppo Illimity di Corrado Passera affiancato al gruppo delle costruzioni Rizzani de Eccher: la cordata è interessata a un perimetro di commesse di circa 800 milioni. Tra gli altri soggetti che hanno manifestato interesse ci sono anche private equity esteri, come Soundpoint Capital, affiancato dallo studio Gianni Origoni Grippo Cappelli, la cui proposta (che prevedeva nuova finanza per una sessantina di milioni) potrebbe essere rivista in vista del bando pubblico. Le manifestazioni saranno valutate anche per consentire un accesso alla data room in modo da conoscere i dati sensibili del perimetro in vendita. A tale proposito i commissari dovranno valutare l'affidabilità dei potenziali acquirenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Condotte. I lavori presso la galleria di base del Ceneri, in Svizzera