

Rassegna del 07/03/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

07/03/2019	Arena	9	Meno limiti per fare lavori pubblici	Zanetti Valeria	1
SCENARIO					
07/03/2019	Corriere delle Alpi	27	Escavatori e trivelle sul Lungoboite in vista dei lavori per la nuova viabilità	Segafreddo Alessandra	4
07/03/2019	Corriere di Verona	7	A22, sintonia tra Bolzano e il ministro Toninelli ma Verona si oppone - A22, sintonia tra Toninelli e Bolzano Verona si oppone: no all'accordo	L.A.	6
07/03/2019	Foglio	1	Le altre Tav. Non basta sbloccare la Torino-Lione per sbloccare l'Italia	Rosati Renzo	8
07/03/2019	Gazzettino	14	Cav, sul Passante volano utili e droni	Pederiva Angela	9
07/03/2019	Gazzettino Padova	2	Stadio, Bonetto rilancia: «Presto incontreremo Abodi»	...	11
07/03/2019	Gazzettino Treviso	2	Pedemontana: traffico "azzerato" - La superstrada "salva" Postumia e Castellana	Calia Paolo	12
07/03/2019	Giornale di Vicenza	36	Il fondatore della Inco: «Ecco cosa cambierà nel restauro del Ponte»	Saretta Enrico	15
07/03/2019	Mattino Padova	14	Ponte da demolire in via Vigonovese Al via il cantiere ma disagi in estate	Malfitano Claudio	18
07/03/2019	Messaggero Veneto Udine	20	Negozi, uffici e scuola per puntare al rilancio dell'ex area Bertoli	Seu Christian	20
07/03/2019	Messaggero Veneto Udine	35	Agricoltori e M5S alla Regione: la tangenziale è la Tav del Friuli	Beltrame Paola	23
07/03/2019	Mf	13	Pillole - Edilizia Acrobatica	...	25
07/03/2019	Nuova Venezia	14	Mose, Condotte esce dal Cvn «Progetto non sostenibile» Resta il contenzioso sui lavori - Mose, Condotte si ritira dal Consorzio «Quei lavori non sono sostenibili»	Vitucci Alberto	26
07/03/2019	Nuova Venezia	14	L'autonomia del Veneto penalizza il capoluogo	A.V	28
07/03/2019	Nuova Venezia	18	Aeroterminale, scontro al Tar sugli espropri dei terreni	Chiarin Mitia	29
07/03/2019	Nuova Venezia	20	Sistemi urbani presenta il piano per la sua torre	...	31
07/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Cav, aumentano traffico e utili «Sarà l'autostrada più tecnologica»	Brillo Nicola	32
07/03/2019	Sole 24 Ore	27	Quotidiano del diritto - Responsabilità Pa Al giudice ordinario i «falsi» titoli edilizi	...	33
07/03/2019	Stampa	3	Intervista a Gabriele Buia - I costruttori avvertono: "Se Roma ferma l'opera paga penali milionarie"	Poletti Fabio	34
07/03/2019	Tribuna-Treviso	13	In breve - Accordo con Pattern per i nuovi stadi	...	36
07/03/2019	Tribuna-Treviso	18	Autostrada a sbafo nei guai due furbetti del telepass - I furbetti del pedaggio non pagano 169 transiti	Barbieri Giorgio	37

COSTRUZIONI. Proposta di legge statale del vicepresidente del Consiglio regionale Giorgetti per ampliare la deroga al Codice degli Appalti

Meno limiti per fare lavori pubblici

Da 40 a 50mila euro la soglia per l'affidamento diretto e da 150mila a 500mila euro per le procedure negoziate

Il plauso di Ance e Confartigianato «Ma si dovrà vigilare per evitare distorsioni nella concorrenza»

Valeria Zanetti

Elevare la soglia per l'affidamento diretto di lavori pubblici da 40mila a 150mila euro e semplificare le procedure negoziate per gli importi di gara da 150mila a 500mila euro. Un modo per consolidare ed implementare la deroga temporanea al Codice degli appalti, introdotta con la finanziaria 2019 e valida solo per quest'anno.

DAL VENETO A ROMA. Parte dal Veneto l'iniziativa di un progetto di legge statale (Pdl) capace di supportare gli enti locali che, sgravati di burocrazia, potranno realizzare più velocemente opere necessarie alle comunità.

A prendere in mano la questione il vicepresidente del Consiglio veneto, Massimo Giorgetti, veronese, un passato da assessore ai Lavori pubblici che insieme ai colleghi di partito (Fratelli d'Italia) Sergio Berlatto e Massimiliano Barison, ha raccolto l'appello dei rappresentanti di categoria dei costruttori.

«Il progetto di legge statale interessa circa il 70% degli appalti, se condiviso e approvato dal Consiglio regionale del Veneto permetterà di mandare un segnale chiaro al Parlamento nazionale (dove i deputati di Fdi hanno presentato un analogo progetto

di legge, ndr) e di affidare lavoro direttamente alle nostre piccole e medie imprese, troppo spesso costrette ad accontentarsi dei subappalti», evidenzia Giorgetti.

Anche il Governo sta mettendo mano al Codice degli Appalti, entrato in vigore nel 2016, che tanti problemi ha dato a costruttori e stazioni appaltanti. «La misura del governo, inserita nella bozza di disegno di legge delega per la riforma del testo», precisa Giorgetti, «prevede di arrivare alla revisione e semplificazione in due anni. Un lasso di tempo eccessivo per le nostre imprese e amministrazioni comunali. Entro la scadenza il 31 dicembre va consolidata la deroga in Finanziaria 2019 per dare continuità ad una misura in grado di avere importanti ricadute sia in termini economici che occupazionali», insiste Giorgetti, che chiede che i contenuti del Pdl siano da subito inseriti nel cosiddetto decreto «sblocca cantieri», al varo.

IL PRECEDENTE. «Già nel 2009», precisa Giorgetti «da assessore ai Lavori pubblici avevo promosso una serie di provvedimenti che incentivavano il finanziamento di opere con l'obbligo di utilizzo delle procedure semplificate d'appalto. Sono così stati realizzati più di 550 lavori di pubblica utilità in Veneto».

LEREAZIONI. La proposta riceve il plauso delle associazioni di categoria. «Condividiamo lo spirito del Pdl ed auspichiamo che rappresenti l'inizio di un'azione coesa di coordinamento tra Regione e Governo, in modo da rendere la

normativa operativa già a fine anno e stabile nel tempo», commenta il presidente di Ance Verona, Carlo Trestini. Tanto più che la situazione del comparto è ancora critica. «Dopo un apparente periodo di ripresa, con un incremento generale delle attività, dovuto in parte al rilancio economico del settore e in parte all'incentivo sullo sblocco del patto di stabilità dei Comuni, che ha consentito di usufruire dell'avanzo di gestione dei bilanci, ora il sentore è cambiato», fa notare Trestini, «Dal mese scorso riceviamo segnali discordanti e il timore è che sia l'inizio di una nuova fase di crisi».

«Il testo», commenta Andrea Bissoli, presidente di Confartigianato Verona, «condivide i frequenti interventi della nostra Confederazione sull'argomento». C'è però da fare attenzione. «Trasformando in strutturale la norma transitoria che eleva la soglia dell'affidamento diretto dei lavori da 40 a 150 mila euro, senza gara formale e con l'unico obbligo per le stazioni appaltanti di consultare almeno tre operatori economici, senza vincoli di pubblicità, il rischio potrebbe essere quello di strumentalizzazioni, bisognerà, quindi, vigilare con scrupolo ed evitare distorsioni nella concorrenza», sottolinea Bissoli. Confartigianato Verona tra l'altro in questi giorni sta sensibilizzando le amministrazioni della provincia «sull'opportunità di approfittare della deroga al Codice degli appalti, già prevista fino al 31 dicembre», precisa Bissoli. ●

© RIPRODOTTO CON PERMESSA



L'analisi di Tecnocasa

Casa, su la spesa e i prezzi
e a Verona aumentano
gli acquirenti facoltosi

Quanto sono disposti a spendere i veronesi per comprare casa? L'ufficio studi del Gruppo Tecnocasa ha analizzato su scala nazionale il budget messo a disposizione dagli aspiranti acquirenti a gennaio 2019. Rispetto a sei mesi fa si registrano dei cambiamenti in linea con il trend che sta intraprendendo il mercato immobiliare.

AUMENTA CHI SPENDE.

Aumenta infatti la percentuale di chi destina un capitale più elevato all'acquisto della propria abitazione, anche in seguito alla ripresa dei prezzi che sta interessando alcune grandi città.

FASCE DI PREZZO.

La maggiore concentrazione della disponibilità di spesa si rileva ancora nella fascia più bassa, fino a 119 mila euro (27,5%). Segue con il 24,3% la fascia tra 120 e 169 mila euro ed infine quella compresa tra 170 a 249 mila euro con il 21,6%.

VERONA E IL VENETO. A

Verona, la disponibilità resta confinata nella fascia di spesa più bassa (33,5%). Ma nelle altre città venete censite dallo studio - Padova, Rovigo, Treviso e Vicenza - il numero di chi può spendere poco è ancora più elevato. Il 58,3% dei padovani, l'80,2% dei rovigini, il 46,9% dei trevigiani ed il 49,6% dei vicentini cerca casa

potendo riservare all'operazione fino ad un massimo di 120mila euro.

In riva all'Adige, inoltre, il 29,4% può stanziare fino a 169mila euro, il 17,2% da 170 a 250mila, il 12,1% fino a 350mila. Ciò significa che poco meno del 60% dei potenziali acquirenti, al momento di cercare una soluzione abitativa, ha una capacità di spesa superiore ai 120mila euro.

RESIDENZE SIGNORILI.

Ma non è tutto. Il 5,3% degli aspiranti compratori punta a una residenza signorile con prezzo compreso entro i 474mila euro. Si tratta della percentuale di compratori di fascia medio-alta più elevata della regione mentre a livello nazionale soloamente l'1,5% degli acquirenti potenziali può dedicare questa cifra. Anche la quota dei potenziali acquirenti che possono spingersi a 630mila euro (1,9%) è la più alta: in Italia la media è dello 0,3%.

LE CITTÀ ESAMINATE.

Tra le grandi città oggetto di analisi insieme a Verona, Roma e Milano manifestano una maggioranza di richieste riguardante immobili dal valore compreso tra 250 e 349 mila euro: per Roma sono il 24,4% e per Milano il 23%. A Firenze, la concentrazione più significativa si riscontra nella fascia compresa tra 170 e 249 mila euro (34,9%). Infine, a Bologna incide di più la fascia di spesa tra 120 e 169 mila euro (33,3%). **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Osservatorio Ance

Nel 2019
una crescita
dimezzata

Crescita dimezzata rispetto alle previsioni per il comparto delle costruzioni per il 2019 (+1,1%) e nel 2020 andrà anche peggio. È quanto evidenzia l'Osservatorio congiunturale di Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili.

Lo studio traccia anche il bilancio 2018, anno in cui i bandi per le opere pubbliche in Veneto sono stati 1.810 (+14,8%) per un valore complessivo di 1,9miliardi di euro (+45,1%).

Anche il trend dei lavori che sono andati a gara per un importo superiore ai 50milioni è risultato in crescita, sia per il numero che ha segnato +14,7% sia per valore, con un incremento del 18,8%.

Il sistema industriale di settore è comunque ancora in affanno con le sofferenze lorde delle imprese edili in regione che ammontavano l'anno scorso a poco meno di 2 miliardi.

Stabile l'occupazione per i dipendenti diretti, che sono circa 71mila, mentre i lavoratori autonomi nei cantieri regionali sono in calo, passati dai 54mila del 2017 ai 46mila del 2018.

Per l'anno in corso, l'incertezza economica, che sta riguardando tutti i settori produttivi, non risparmia nemmeno le costruzioni che proseguono nella loro lunga e pesante crisi. In 11 anni, a livello nazionale, infatti, i livelli produttivi si sono ridotti di circa un terzo, comportando la chiusura di oltre 120mila imprese e la perdita di 600mila posti di lavoro. **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere di un'opera pubblica

Escavatori e trivelle sul Lungoboite in vista dei lavori per la nuova viabilità

Sondaggi davanti all'Alexander Girardi e al ponte Crignes per poter realizzare la strada che porta alle piste

Cantiere anche sotto il ponte Corona per sistemare i danni dell'alluvione
Alessandra Segafreddo

CORTINA. Escavatori e trivelle al lavoro in centro a Cortina. Nella zona di Lungoboite sono aperti due cantieri: il primo per sistemare i danni causati dall'alluvione, l'altro per procedere con i sondaggi in vista della realizzazione della strada di accesso alle piste.

LAVORI SUL BOITE

Il primo, sul torrente Boite, sotto il ponte Corona, servirà a ripristinare i danni causati dall'alluvione di fine ottobre. Gli escavatori stanno posando una scogliera realizzata con grossi massi, che andrà a coprire la barriera di micropili infissi nel terreno i mesi scorsi. Come molti ricorderanno, tra agosto e novembre il Boite aveva avuto più piene. L'ultima, in particolare, aveva compromesso le vecchie protezioni. Subito erano iniziati i lavori di somma urgenza per rimuovere il materiale depositato nell'alveo e consentire all'acqua di defluire, poi erano stati posati i micropili per sostenere il terreno. Ora sarà posizionata la nuova scogliera.

LA NUOVA VIABILITÀ

A pochi metri di distanza sono

stati eseguite le trivellazioni necessarie per gli interventi sulla viabilità previsti per i Mondiali 2021. Prima si è trivellato davanti all'Alexander Girardi, poi nei pressi del ponte Crignes. L'obiettivo è verificare la consistenza del sottosuolo per procedere con le opere inserite nel piano di cui si occupa il commissario di Governo, Luigi Valerio Sant'Andrea, e che viene portato avanti con Anas, che funge da stazione appaltante.

Per il 2021 non si farà a Cortina la variante che da La Riva si conclude a Crignes, ma verrà realizzato solo lo stralcio lungo il Boite per snellire il traffico di coloro che devono raggiungere le sedi delle gare iridate. Sarà sistemata la strada, per circa 14 milioni di euro, con interventi sui ponti Crignes e Corona. La nuova viabilità verrà realizzata per inserirsi in maniera armonica con la strada che Anas realizzerà per il 2023 da La Riva a Crignes (per circa 40 milioni di euro) e con il potenziamento dei posti auto di Lungoboite.

L'opera prevede che venga rifatto il ponte Crignes, realizzato negli anni Settanta e che oggi mostra evidenti crepe, e sistemato il ponte Corona. Sarà poi ampliata la rotonda davanti al santuario della Beata Vergine della Difesa che dà accesso alla strada verso la zona delle scuole e poi di conseguen-

za alle piste.

Per quanto concerne la viabilità ampezzana, per il 2021 saranno pronti anche gli altri interventi di cui si occupa Sant'Andrea, che riguardano il miglioramento della viabilità di accesso alle aree di Rumerlo e Col Druscì, che nel 2021 saranno teatro di gare.

Per 4, 7 milioni di euro verrà adeguata la strada che da Gilardon porta a Rumerlo, che sarà ampliata e resa meno scoscesa. A Colfiere sarà creato un bypass, per un importo di 3,2 milioni: l'intervento prevede la realizzazione di una nuova strada, a valle della viabilità esistente, per poter realizzare il sacco d'arrivo e garantire un collegamento alla nuova fermata intermedia dell'impianto Cortina-Col Druscì; lo sviluppo della variante stradale è di 850 metri. Sempre a Col Druscì, per 1,5 milioni, sarà creata una nuova area d'arrivo in grado di accogliere eventi e manifestazioni durante tutto l'anno. Assieme alla nuova area, sarà realizzata una strada forestale a disposizione degli spettatori per gli spostamenti da Druscì a Rumerlo.

In primavera partiranno i cantieri di Gilardon e Col Druscì: queste due sistemazioni di viabilità saranno terminate già per le finali di Coppa che si terranno a Cortina l'anno prossimo e che saranno il test event per i Mondiali 2021. —





Lavori in corso sotto il ponte Corona, per la sistemazione delle sponde del Boite

IL NODO CONCESSIONE

A22, sintonia tra Bolzano
e il ministro Toninelli
ma Verona si opponea pagina 7 **Aldegheri**A22, sintonia tra Toninelli e Bolzano
Verona si oppone: no all'accordo

Sboarina: fanno i conti senza di noi, a questo punto è meglio fare la gara

VERONA Accordo fatto sul futuro dell'A22?

Bolzano e il ministro Toninelli dicono di sì. Ma Verona non ci sta, e il sindaco Federico Sboarina ribatte a muso duro che, per quanto lo riguarda, piuttosto che dire sì a questo tipo di accordo, la concessione autostradale può anche essere messa in gara e data al miglior offerente.

Come avevamo scritto, durante i festeggiamenti per il 60esimo anniversario dell'Autobrennero era stato dato mandato al presidente bolzantino Arno Kompatscher (pur con scarso entusiasmo da parte di Verona) di incontrare a Roma il ministro Danilo Toninelli, per discutere la nascita di una nuova società, la BrennerCorridor, la sua presidenza e l'utilizzo degli incassi relativi ai pedaggi (futuri ma anche degli ultimi 5 anni). L'incontro è avvenuto lunedì scorso, nella sede del Cip, e subito dopo Toninelli annunciava che erano stati fatti «passi avanti su tutti i fronti, fermo restando che la nomina del futuro presidente di Autobrennero deve restare al Ministero». Toninelli annunciava inoltre che «per quanto riguarda la governance, gli enti territoriali saranno coinvolti» ed aggiungeva che adesso si potrà «far uscire subito i privati che detenevano il 14% della vecchia Autobrennero Spa delineando un nuovo modello totalmente pubblico, e sarà possibile anche, come da nostra proposta, riversare sul nuovo piano economico finanziario, e dunque sulla riduzione delle tariffe, gli extra-profitti incassati in regime di proroga dal concessionario uscente». Traduzione: le cen-

tinaia di milioni incassati dalla società dal 2014 in poi, dovranno affluire nelle casse dello Stato.

I due rappresentanti di Bolzano e di Trento, Arno Kompatscher e Maurizio Fugatti, hanno reagito «positivamente» - scrive il Corriere dell'Alto Adige - alle parole del ministro». Verona, al contrario, reagisce infuriandosi. E Sboarina lo spiega chiaramente: «Temo a questo punto - tuona - che Bolzano faccia i conti senza l'oste. Ho letto le dichiarazioni del ministro Toninelli, - aggiunge - e devo dire che Bolzano è andata avanti senza dirmi niente. Non sono stato informato di nulla, tanto che un mese fa ho dovuto leggere solo sull'Ansa la dichiarazione di Toninelli, e temo a questo punto che Bolzano faccia i conti senza l'oste».

Quindi? «Quindi - conclude seccamente Sboarina - per quel che mi riguarda, andiamo pure in gara».

Ricordiamo che in gioco c'è il rinnovo della concessione autostradale. Nei mesi scorsi, i soci avevano tuonato come fosse «meglio una gara che la nazionalizzazione mascherata che vuole Toninelli». Nella riunione di lunedì, nella sede del Cipe a Roma, è stato invece il governo a «minacciare» di mettere tutto in gara, se i soci non avessero accettato le tesi del governo: e Bolzano (che dalle proposte di Toninelli avrebbe i maggiori vantaggi) le avrebbe accettate. Ma ora è Verona a ribaltare il tavolo, rilanciando lo slogan «piuttosto che ingoiare quelle proposte, meglio andare in gara».

L. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Arteria
L'Autostrada del Brennero, la cui concessione è al centro delle trattative



Ministro
Danilo Toninelli

Entro venerdì la decisione**Le altre Tav. Non basta sbloccare la Torino-Lione per sbloccare l'Italia**

Storia delle 30 opere da 36 miliardi di euro tenute in ostaggio dalla retorica del No. Appunti per Salvini e Conte

L'Ue e i costi dell'immobilismo

Roma. Secondo l'ultimo sondaggio Ipsos gli italiani sulla Tav hanno le idee chiare, molto più del premier Giuseppe Conte che ha assunto la mediazione tra 5 stelle e Lega, caricandola di "ulteriori approfondimenti" e melodrammatico summit notturno, alla faccia del cambiamento. Per il 64 per cento degli intervistati, dunque, la Tav va completata senza indugi, mentre solo il 20 per cento vorrebbe cancellarla. Da un altro sondaggio di Quorum/Youtrend risulta che in un referendum il Sì alla Tav vincerebbe con il 65,5 per cento. Dunque se Matteo Salvini la spunta sulla Torino-Lione (la Commissione europea, secondo indiscrezioni, sarebbe pronta a inviare una lettera all'Italia per ricordare che l'eventuale no alla Tav comporterà la violazione di due regolamenti Ue del 2013 e la perdita di circa 800 milioni di euro) è un bene, ma non una vittoria personale in un paese con tutte le infrastrutture bloccate e una crescita che le ultime stime Oese per il 2019 vedono negativa dello 0,2 per cento, unico paese in recessione insieme ad Argentina e Turchia. La realtà è che il leader della Lega si è dichiarato "pronto allo scontro" dopo avere a lungo traccheggiato per rinviare la questione a dopo le europee, spinto da una serie di fattori politici (compresa la visita a Torino del neoletto segretario del Pd Nicola Zingaretti) ed economici (la rabbia delle aziende, che coincide con i sondaggi di opinione, e che si riflette sui governatori leghisti di Lombardia e Veneto). Salvini però non potrà né ergersi a garante delle infrastrutture già finanziate che giacciono ferme in ogni parte d'Italia. Chiamiamole: le altre Tav. Quante sono, dove sono, quanto valgono? Secondo un censimento dell'Ance, l'associazione delle aziende di costruzione, il blocco riguarda almeno 30 opere che superano i 100 milioni di euro, per un valore complessivo di 36 miliardi. Di queste, 17 per oltre 24 miliardi sono al nord, 5 per 8,2 miliardi al centro, 8 per 3,5 miliardi al sud. E visto che ieri Luigi Di Maio ha ripetuto alla Camera che

"non c'è solo la Tav ma tutte le infrastrutture sulle quali stiamo intervenendo", ci permettiamo di sottoporgli l'elenco di quelle sulle quali né lui né Salvini stanno facendo alcunché: Gronda di Genova (5 miliardi); terza corsia A11 Firenze-Pistoia (3); tangenziali Verona-Vicenza-Padova (2,2); alta velocità Brescia-Verona (1,9); autostrada Tirrenica (1,8); lotto tre statale Jonica (1,33); autostrada Cispadana (1,3); autostrada Cremona-Mantova (1,02); superstrada Valsugana (0,76); terza corsia A22 Verona-Modena (0,75); strada statale 117 siciliana (0,75); nodo ferroviario Genova (0,62); raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi (0,6); collegamento Campogalliano-Sassuolo (0,5); collegamento porto di Ancona (0,48); autostrada Roma-Latina (2,8); strada statale Lioni-Grottaminarda (0,43); A33 Asti-Cuneo (0,35); strada statale pugliese Maglie-Leuca (0,3); primo lotto A4 Val Trompia (0,26); strada statale Aurelia in Liguria (0,25); ferrovia Napoli-Bari tratta Telesse-San Lorenzo (0,25); progetto terzo ponte Lombardia (0,22); progetto del Sarno (0,22); collegamento stradale Murgia-Pollino (0,18); tunnel Col di Tenda (0,18); nuovo ospedale La Spezia (0,131); tangenziale di Lucca (0,12); completamento ospedale Morelli di Reggio Calabria (0,11). Più, ovviamente, la Tav. Al di là dei finanziamenti stanziati ma tenuti fermi dal governo, lo sblocco di queste opere, secondo la Confindustria, genererebbe 380 mila posti di lavoro e 86 miliardi di pil. Al contrario l'Italia, che attualmente è il terzo paese destinatario di fondi europei per le infrastrutture, potrebbe nel prossimo budget perderne una fetta cospicua: anche a Bruxelles fanno l'analisi costi-benefici. Se la linea del no dei grillini è nota (a eccezione del raccordo annullare per le biciclette by Virginia Raggi), Salvini, ancora a novembre 2018, prometteva all'assemblea dell'associazione per la logistica e intermodalità: "Faremo nuove infrastrutture, più infrastrutture, l'Italia deve guardare all'Europa". Peccato che il governo del quale si considera l'uomo forte dopo avere annunciato lo scorso agosto un piano di infrastrutture da 82 miliardi, l'avesse a ottobre già ridotto a 38 e ora navighi nella nebbia. La Tav è indispensabile, ovvio. Ma non basta a lavarsi la coscienza, tanto meno con il lifting. (Renzo Rosati)



MATTEO SALVINI



Cav, sul Passante volano utili e droni

►Il nuovo ad Dibennardo: «Vogliamo diventare i primi in Italia ►L'aumento del traffico spinge il bilancio, da maggio sarà speso per tecnologia». Controlli aerei e wi-fi pure su Tangenziale e A4 il "tesoretto" di 138 milioni. Piani futuri: la holding del Nordest

**L'ASSESSORE DE BERTI:
«MODELLO DI VIRTUOSITÀ,
ORA PIÙ OPERATIVITÀ
PER QUESTA SOCIETÀ».
LA PRESIDENTE SERATO:
«SIAMO UNA CASSAFORTE»
LA CONCESSIONARIA**

VENEZIA Oltre agli utili, in Cav voleranno anche i droni. Nei prossimi mesi saranno emanati i bandi per la trasformazione in "smart road" della rete gestita dalla concessionaria detenuta a metà da Regione e Anas, quindi Passante e Tangenziale di Mestre, raccordo per l'aeroporto Marco Polo e A4 fino a Padova Est, sui quali veglieranno pure gli aeromobili a pilotaggio remoto. «Vogliamo diventare i primi in Italia dal punto di vista tecnologico, puntando sulla sostenibilità ambientale e riservando un occhio di riguardo ai costi», ha annunciato ieri il nuovo amministratore delegato Ugo Dibennardo, al termine della seduta in cui il Consiglio di amministrazione ha approvato all'unanimità il bilancio di esercizio per il 2018, «un modello di virtuosità» che potrebbe proiettare la società nell'orbita della futura holding del Nordest.

LO SCENARIO

Molto di più i vertici non hanno voluto aggiungere, un dico-non dico dovuto alla prudenza ma pure alla contingenza, visto che proprio la competenza sulle autostrade è al centro del delicato tavolo politico sull'auto-

nomia differenziata del Veneto. Ma lo scenario che si sta profilando sembra essere quello di una Cav-ombrello rispetto alle infrastrutture venete, dove per esempio Veneto Strade potrebbe diventare una sorta di braccio operativo. Ha sottolineato l'assessore regionale Elisa De Berti: «Sicuramente intendiamo aumentare l'operatività, dal momento che è una concessionaria esemplare sul piano della gestione, in grado com'è di generare utili e reinvestirli sul territorio».

I REINVESTIMENTI

Il dato ratificato dal Cda, al netto delle imposte, è pari a 23,4 milioni di euro, a fronte dei 17,3 dell'anno precedente. «Questo significa che il cosiddetto "tesoretto", accumulato anno dopo anno, è arrivato a 138 milioni e potrà essere speso a partire da maggio», ha evidenziato la presidente Luisa Serato. Come? «Non l'abbiamo ancora deciso - ha risposto l'assessore De Berti - perché ci sono voluti tre anni solo per chiarire come doveva essere interpretata la necessaria "intesa" con il ministero nella redistribuzione dell'importo. Ma ora che abbiamo firmato i relativi protocolli, siamo pronti a ragionare sui reinvestimenti. «Nel frattempo - ha assicurato la presidente Serato - noi fungiamo da cassaforte dei soldi e da qui nessuno li porta via».

I DATI

Quel numero va letto in correlazione con le performance finanziarie. Per quanto riguarda il

project bond che permise il completamento del Passante, dopo i rimborsi in quota capitale effettuati nel corso dell'anno il debito residuo è sceso a 677,6 milioni di euro, così come quello del finanziamento subordinato Anas è calato a 4,9 milioni. Gli altri dati contabili confermano la tendenza positiva: i ricavi da pedaggio ammontano a 139,9 milioni (+2,19%), gli ulteriori proventi come royalties e partecipazioni sono quantificati in 7,1 milioni (erano 6,9), i costi della produzione per manutenzioni, servizi e personale totalizzano 109 milioni (+1,34%). Del resto a crescere è anche il traffico, che complessivamente ha registrato il transito di 72.351.079 veicoli (+0,81% per le auto e +3,59% per i camion).

L'INNOVAZIONE

Non a caso alla sua prima uscita ufficiale in Cav, dopo essere stato dal 2003 nel compartimento Anas per il Veneto, l'ingegner Dibennardo ha voluto ringraziare «il Consiglio precedente per la gestione equilibrata e di qualità». Ma ora la concessionaria guarda avanti, soprattutto sul piano della ricerca e dell'innovazione, preparandosi a sperimentare dal 2020 sulla propria rete una serie di novità insieme alla Statale di Alemagna: «Telecontrollo, wi-fi in movimento, isole ecologiche con stazioni per la ricarica delle vetture elettriche, vigilanza tramite droni, anche in connessione con la stazione ferroviaria di Mestre e con il Porto di Venezia».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AL VERTICE L'ad Ugo Dibennardo



DA DIECI ANNI Lo scorso 8 febbraio il Passante di Mestre, gestito da Cav, ha celebrato il decimo anniversario della sua inaugurazione

Stadio, Bonetto rilancia: «Presto incontreremo Abodi»

**IL PRESIDENTE
PERÒ AGGIUNGE:
«DISCUTEREMO,
MA ORA STIAMO
PENSANDO IN PRIMIS
ALLA SALVEZZA»**

IL PIANO

PADOVA Possibili novità sul fronte dello stadio Euganeo nell'arco di pochi giorni, anche se il presidente del Padova Roberto Bonetto, motore del progetto di totale rifacimento dell'impianto con finanziamenti privati, in questi giorni preferisce tenere un profilo basso sull'argomento, concentrandosi sulle vicende del campo, essendo la squadra impegnata nella sempre più complicata corsa per evitare la retrocessione in B. A seguire con attenzione il progetto è Andrea Abodi, presidente del Credito Sportivo, l'istituto pubblico che finanzia gli interventi relativi all'impiantistica, con il quale c'è già stato un incontro in Comune a inizio febbraio alla presenza del sindaco Sergio Giordani e dell'assessore allo sport Diego Bonavina. L'accordo tra le parti prevedeva entro la fine del mese scorso un secondo atto, non ancora andato in scena, ma imminente. «A breve dovremmo incontrarci», conferma il numero uno biancoscudato, che però poi non va oltre. «In questo momento - si limita ad aggiungere - la nostra attenzione è rivolta soprattutto alla squadra». E se in precedenza lo stesso Bonetto aveva dichiarato che il nuovo stadio e il Padova sono due progetti diversi che viaggiano su binari separati, è naturale che l'investimento, sia pure non solo di natura sportiva, possa essere più appetibile se la squadra milita in una categoria alta e con una risposta da parte dei tifosi più importante, che già quest'anno si attesta tra le 7mila e le 8mila presenze a gara, contro le cinquemila scarse in serie C. Gli interventi prevedono un nuovo

stadio da 16.500 posti coperti sulla stessa superficie dell'attuale con accanto un'area commerciale (per settori non alimentari), albergo, ristorante, i campi da allenamento a disposizione anche delle giovanili e la foresteria, con un progetto pronto della società milanese Sportium che sta lavorando anche al futuro stadio di Cagliari. Il sogno sarebbe quello di finirlo entro il 2022, ma la vera partita si gioca sui finanziamenti, con un costo previsto che si aggira sui 100 milioni, a carico dei privati. E' proprio su questo fronte che entra in gioco il Credito Sportivo che, sulla base di quanto abbozzato nel primo incontro, dovrebbe finanziare metà dell'importo con un mutuo ventennale a un tasso del 3%. Quanto ai rimanenti cinquanta milioni, questi sarebbero in carico a un gruppo di investitori privati, con un ruolo importante in carico a Joseph Oughourlian, che, oltre a possedere il 40% delle azioni del Padova, è gestore di portafoglio di Amber Capital, uno dei fondi d'investimento internazionali di maggiore rilievo e che si è impegnato ad aiutare Bonetto nella ricerca dei possibili finanziatori. Questi verrebbero ripagati con le attività commerciali, alberghiere e ristorative da dare in gestione ad altri soggetti privati, a fronte di un corrispettivo con cui si ripagherebbe il debito con il Credito Sportivo. A rappresentare il socio franco-armeno al primo incontro c'era Alessandra Bianchi che fa parte pure del consiglio di amministrazione biancoscudato. Il termine entro cui definire il piano economico-finanziario è la fine del mese di luglio, anche perché in estate il Comune dovrà dare una risposta definitiva sul progetto alternativo finanziato dallo Stato per due milioni di euro con il Bando Periferie che prevede lo spostamento verso sud del terreno di gioco per farlo arrivare in prossimità della curva sud da ampliare e coprire, inserendo una quinta mobile sul lato nord.

Andrea Miola



L'EUGANEO Imminente un nuovo incontro per lo stadio



Pedemontana: traffico "azzerato"

► I dati sui flussi: 10mila auto in meno al giorno su Postumia e Castellana, sgravate Pontebbana e Terraglio

Arterie strategiche nella rete viaria trevigiana come Postumia, Castellana e Pontebbana sgravate da importanti flussi di traffico, così come Terraglio e Passante; leggeri aumenti nei quartieri a nord della città e lungo l'autostrada A/27: l'avvento della Pedemontana non avrà un impatto così devastante come si teme da anni. Lo dice uno studio della Regione effettuato nel 2017 in cui vengono simulati i carichi di traffico giornalieri sulle principali strade trevigiane

dopo l'inaugurazione della Pedemontana. A ogni strada sono legati più numeri a seconda del tratto preso in considerazione. E saltano agli occhi due dati: dalla Postumia, ogni giorno, la Pedemontana toglierà 10.0045 auto e alleggerirà la Castellana di altre 9.800. Benefici anche per la Pontebbana, con 1371 veicoli in meno. Alcune zone a ridosso della nuova arteria potrebbero invece risentire di aumenti, comunque contenuti, del traffico.

Calia alle pagine II e III

I numeri della Pedemontana

La superstrada "salva" Postumia e Castellana

► In commissione Lavori Pubblici la relazione sull'impatto per la viabilità
Una media di 10mila auto in meno al giorno, mille mezzi in più in A/27

RESTA IL NODO DELLA NOALESE: IL TRAFFICO PUÒ AUMENTARE NECESSARIO IL QUARTO LOTTO

PELLONI (PD): «DA RISOLVERE IL PROBLEMA DI SAN PELAIO E DEI QUARTIERI A NORD DEL CENTRO»

LO STUDIO

TREVISO Arterie strategiche nella rete viaria trevigiana come Postumia, Castellana e Pontebbana sgravate da importanti flussi di traffico, così come Terraglio e Passante; leggeri aumenti nei quartieri a nord della città e lungo l'autostrada A/27: l'avvento della Pedemontana non avrà un impatto così devastante come si teme da anni. Venerdì scorso, in commissione Lavori Pubblici, il vicesindaco Andrea De Checchi, che cura la delega alle grandi opere viarie, ha portato uno studio effettuato dalla Regione nel 2017 in cui vengono simulati i carichi di traffico giornalieri sulle principali strade trevigiane

dopo l'inaugurazione della Pedemontana. Ai consiglieri è stata fatta vedere una mappa zeppa di numeri, alcuni con il segno meno davanti: si tratta delle stime che ipotizzano il numero di veicoli, in più o in meno, previsti lungo le strade comunali e provinciali dopo l'apertura della grande opera viaria veneta.

ARTERIE ALLEGGERITE

A ogni strada sono legati più numeri a seconda del tratto preso in considerazione. Premesso che si tratta di uno studio fatto elaborando a tavolino flussi di traffico calcolati empiricamente, saltano agli occhi due dati: dalla Postumia, ogni giorno, la Pedemontana toglierà 10.0045 auto e alleggerirà la Castellana

di altre 9.800. Benefici anche per la Pontebbana, con 1371 veicoli in meno. Numeri che hanno soddisfatto De Checchi e la maggioranza e incuriosito l'opposizione.

A NORD DI TREVISO

Di certo le criticità non mancheranno, soprattutto ai confini della città. I quartieri a nord, i



più prossimi alla superstrada veneta, dovranno sostenere impatti di traffico più alti, anche se non ci sarà quell'invasione di mezzi prevista in passato. Sotto la lente d'ingrandimento soprattutto la strada San Pelaio che, ogni giorno, registrerà 625 veicoli in più. Distribuiti nell'arco della giornata potrebbe anche non essere un numero così d'impatto ma Stefano Pelloni, capogruppo del Pd, ha osservato: «Se sono 625 mezzi in più diluiti in tutta la giornata è un conto. Ma se, come credo, si concentreranno alle otto di mattina e alla sei di sera, quindi negli orari di punta, il discorso cambia di molto». Su questa osservazione De Checchi ha ribattuto che contestualmente alla Pedemontana ci saranno i lavori per rendere più fluido il traffico lungo viale

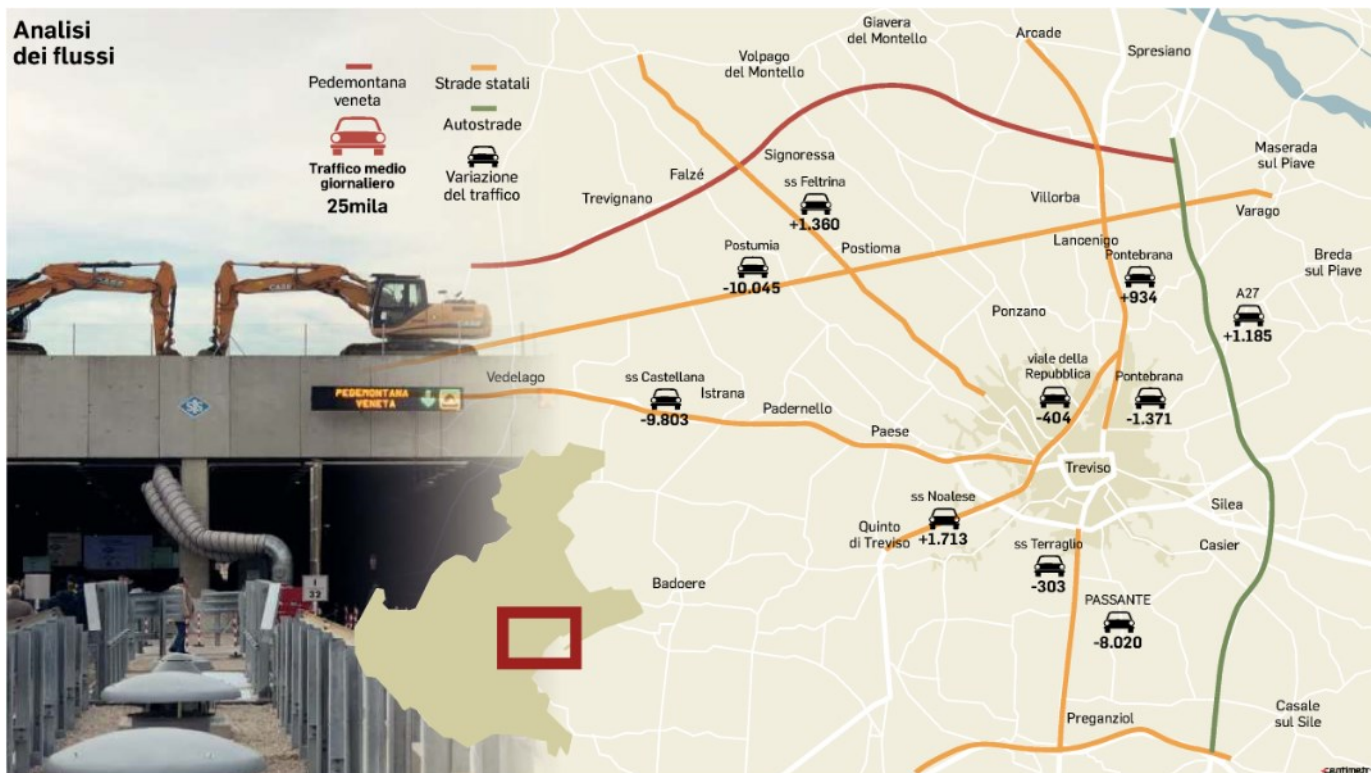
della Repubblica - che comunque, stando allo studio della Regione, registrerà 404 veicoli in meno ogni giorno - e questo contribuirà a ridurre l'impatto proprio nei momenti più critici per la viabilità. Per Pelloni questo però non risolve il problema: «Ma quelle auto o mezzi pesanti, in ogni caso, passeranno per i quartieri». E su questo argomento, nei prossimi mesi, la discussione impazzerà. Come terrà banco quello sul tratto trevigiano della A/27: la Pedemontana porterà in autostrada circa 1185 mezzi in più, un aumento che tanti osservatori ritengono esiguo.

IL NODO

Lo studio mette in evidenza un altro aspetto: sulla Noalese, nota dolente della rete viaria trevigiana, è previsto è un aumento

di 1713 mezzi ogni giorno. E qui maggioranza e opposizione sembrano essere d'accordo: il problema verrà in gran parte risolto (oltre che con le opere previste dal masterplan dell'aeroporto Canova) solo con la realizzazione del IV Lotto della tangenziale, destinato a portare parte del traffico in Feltrina (che avrà un migliaio di auto in più in ogni caso) e da lì in Pontebbrana. Ma qui il nodo è sempre lo stesso: mancano un progetto definitivo e il finanziamento di oltre 55 milioni di euro. E i tempi, nonostante l'ottimismo che si respira a Ca' Sugana, potrebbero allungarsi ulteriormente con il passaggio della tangenziale dalla Regione all'Anas: il nuovo assetto porterà inevitabili rallentamenti sia dal punto di vista tecnico che da quello delle finanze.

Paolo Calia





LE CODE La Pedemontana porterà via dalla rete stradale trevigiana ingenti flussi di traffico

L'INTERVISTA. L'ingegner Guarnieri vive vicino al monumento: «Orgoglio per me e l'azienda»

Il fondatore della Inco: «Ecco cosa cambierà nel restauro del Ponte»

«I tiranti in acciaio nelle stilate sono invisibili e potrebbero rimanere Le nuove travi? Idee diverse, il problema è il destino della Casarotti»

Enrico Saretta

È un bassanese doc il fondatore della Inco di Pergine Valsugana, la ditta che sta portando avanti il restauro del Ponte degli Alpini. Un bassanese che vive proprio a due passi dal monumento, in via Volpato, e si confronta quasi ogni giorno con i responsabili del cantiere. Non avrebbe mai pensato, l'ingegner Alessandro Guarnieri, 78 anni, che l'azienda da lui fondata nel 1980 fosse incaricata dal restauro di quel ponte che per tutta la vita ha ammirato dalla finestra di casa sua.

Una bella soddisfazione, ingegnere, vedere la sua azienda lavorare così alacremente sul Ponte.

«Sono entusiasta del lavoro che stanno svolgendo i tecnici della Inco. Sono tutte persone che sono cresciute professionalmente con me, compresi gli attuali titolari, il sindaco di Pergine Roberto Emmer Ros e il geometra Leonello Ruatti. Vederli procedere bene è un grande orgoglio».

Quando ha fondato l'impresa?

«Nel 1980. Provenivo dall'esperienza in un'altra ditta e assieme al collega Dario Bernabè decisi di intraprendere quest'avventura professionale in proprio. Sono rimasto in azienda fino al 2005, ma poi ho continuato a seguirla passo dopo passo e anche per il cantiere del Ponte ho portato il mio contributo».

Sta quindi seguendo il restauro da vicino?

«In tutti i sensi. Abito a 50

metri dal ponte, per cui in caso di problemi, come una piena, posso avvisare in tempo reale la Inco. Ma in realtà seguo questa vicenda sin da quando il progetto è stato approvato. Un progetto che non ho mancato di criticare, anche confrontandomi direttamente con il professor Claudio Modena».

Si riferisce alla sua adesione al comitato degli Amici del Ponte?

«Sì, anche se da quando l'appalto è stato affidato alla Inco sono uscito da quel comitato. Proprio per evitare strumentalizzazioni».

Quindi, secondo lei, quel progetto è sbagliato?

«Non voglio entrare nel merito, anche se a mio parere il precedente appaltatore si era arenato per difficoltà interne, non certo per le caratteristiche del progetto. Credo però che per alcune questioni si potevano trovare soluzioni più semplici».

A cosa si riferisce?

«Innanzitutto alle travi di fondazione: la prima è arrivata proprio in queste ore e sarà posata sotto le stilate. Io avevo proposto delle alternative, sulla base della mia preparazione tecnica e della mia esperienza quarantennale nei cantieri».

Cos'ha la nuova trave che non va?

«C'è il rischio che la sua struttura, composta da una reticolare in acciaio, porti i rami trascinati dal fiume a incastrarsi al suo interno».



Lei cos'aveva proposto?

«La mia era una soluzione meno invasiva, ma che non avrebbe permesso di mantenere la trave del Casarotti. Ora però sembra che Comune, ditta e Soprintendenza stiano dialogando per capire cosa fare di quel reperto storico. Non è escluso che venga portata in museo».

Sarebbe la soluzione giusta secondo lei?

«Sì, è un pezzo storico, di castagno, molto bello. Sarebbe sicuramente più apprezzabile in un museo piuttosto che sotto l'acqua, dove non può vederlo nessuno».

L'altra grande questione è quella relativa alla spalla Nardini. Ora il Comune sta cercando di bypassare le insidie della convenzione evitando l'appoggio della trave d'impalcato alle spalle. È una soluzione percorribile a suo parere?

«In realtà, ora nelle stilate saranno introdotte delle controventature, ovvero dei tiranti in acciaio che servono per la sicurezza del ponte in assenza della trave d'impalcato, e cioè fino al suo inserimento. In realtà, i tecnici stanno valutando che questi tiranti, che sarebbero all'interno delle stilate e quindi non visibili, potrebbero anche essere mantenuti dopo il restauro. In tal caso, la trave d'impalcato potrebbe anche non servire, perché le spinte del fiume in caso di piena verrebbero trasferite al basso e non più alle spalle del ponte».

Ma così non si rischia di snaturare del tutto il progetto Modena?

«No: la trave di fondazione in acciaio viene mantenuta e anche la trave d'impalcato potrebbe rimanere, senza l'aggancio alle stilate. Così potrebbe contribuire a ripartire la spinta del fiume fra le stilate senza trasmettere ulteriori sollecitazioni alle spalle». •

Lavori

La prima struttura montata in due ore

Tutti pazzi per la maxi-trave. Ieri lungo il Brenta c'era il pubblico delle grandi occasioni per assistere all'arrivo della prima trave di fondazione in acciaio, quella che andrà a sostenere la seconda stilata del Ponte degli Alpini. Un pezzo metallico da 11 metri e mezzo di lunghezza e dal peso di oltre 6 tonnellate, costruito a maglie reticolari dalle Officine Bertazzon di Vidor.

Assieme alle altre tre che saranno posizionate più avanti, la trave avrà il compito di svolgere la stessa funzione di sostegno del monumento prima assolta dalla trave del Casarotti, pezzo storico che



Il posizionamento sotto la seconda stilata è riuscito al primo tentativo

versa in condizioni di grave degrado. La trave di soglia è arrivata nell'area di cantiere verso le 15,30, tra la curiosità dei numerosi bassanesi presenti, e i tecnici sono riusciti a infilarla nella sua sede al primo colpo. In meno di due ore è stato portato a termine il montaggio. Ora si inizierà a ricostruire la stilata.

«I legni arriveranno venerdì mattina - riferisce l'assessore ai lavori pubblici, Roberto Campagnolo - Saranno installati innanzitutto gli 8 pilastri portanti. Inoltre, verranno posizionati tutti i

cavazzali, i pali di rostro e una prima quantità di longherine per ricostruire l'impalcato dall'alto». La seconda trave di soglia, quella che andrà a sostenere la stilata 1, dovrebbe arrivare mercoledì prossimo, assieme all'altra parte del legname. Il ruolino di marcia prevede che la Inco restauri le prime due stilate entro la metà di aprile. Successivamente l'estate sarà utilizzata per operazioni sull'impalcato, mentre lo smontaggio delle altre due stilate sarà avviato nella finestra invernale. **E.S.**



L'ingegner Alessandro Guarnieri davanti al Ponte FOTO CECCON



Le operazioni di installazione della prima delle maxi-travi in acciaio destinta a sorreggere le stilate

LE INFRASTRUTTURE A PADOVA

Ponte da demolire in via Vigonovese Al via il cantiere ma disagi in estate

Una ditta di Dolo vince l'appalto, tangenziale a rischio code
Intanto domani apre l'Arco di Giano che libera San Lazzaro

L'assessore Micalizzi
«Intervento necessario
ma faremo il massimo
per evitare gli ingorghi»

Claudio Malfitano

Una struttura in acciaio lunga 30 metri che sarà fatta scivolare pian piano al posto del viadotto abbattuto poco prima. Sarà un intervento spettacolare quello di sostituzione del ponte della tangenziale su via Vigonovese. In pratica il viadotto peggio ridotto della città, secondo le analisi fatte dal Comune (ben prima del crollo del ponte Morandi a Genova). Sarà anche un'estate di passione per gli abitanti di Camin, costretti a un percorso alternativo verso il centro, visto che la strada sarà chiusa al traffico da metà luglio a fine agosto. Ieri sono stati aggiudicati i lavori sono alla Zara metalmeccanica di Dolo, che ha offerto un ribasso del 7,75%. Ma tra qualche giorno inizierà il cantiere di Acegas per spostare i sottoservizi.

«Era l'impegno che avevamo preso alcuni mesi fa: interventi rapidi e efficaci sui ponti che sono maggiormente lesionati in città», assicura l'assessore Andrea Micalizzi.

FATTO L'APPALTO

La Zara metalmeccanica ha garantito un costo dei lavori di 1.778.303 euro. E soprattutto

è garanzia di velocità di esecuzione e impatto minimo sul traffico. È un'azienda esperta nella costruzione di ponti e viadotti, visto che si è aggiudicata l'appalto (da 12 milioni di euro) per il nuovo svincolo di Genova aeroporto. Adesso per completare la gara e avviare il cantiere servono i controlli e le certificazioni anti-mafia, che finiranno in 35 giorni.

«Nel frattempo stiamo organizzando per le prossime settimane un'assemblea informativa e un depliant da distribuire in quartiere – aggiunge Micalizzi – Vogliamo tenere costantemente informati i cittadini sull'evoluzione dei lavori».

IL CRONOPROGRAMMA

Ed ecco dunque cosa accadrà nelle prossime settimane. Già da metà marzo in poi gli automobilisti che passeranno in via Vigonovese potranno trovarsi la carreggiata ristretta per lavori stradali. Si tratta dei

tecnici di AcegasAps che devono spostare i sottoservizi. Poi ad aprile sarà avviato il vero e proprio cantiere. Si lavorerà sul rafforzamento delle spalle, con nuove fondazioni profonde su micropali, e sull'appoggio centrale inserito nello spartitraffico.

Il momento più difficile sarà da metà luglio a fine agosto quando dovrà essere abbattuto il viadotto esistente e assemblato quello nuovo che poi sarà fatto "scivolare" sopra gli appoggi. In questo lasso di tem-

po sarà necessario chiudere completamente via Vigonovese (con deviazione su via Belisario e via Uruguay) e ridurre la tangenziale ad una sola corsia con doppio senso di marcia (e inevitabili code anche se è estate). «Quest'anno realizzeremo solo metà dell'opera, cioè la sostituzione della corsia in direzione sud – prosegue Micalizzi – Nell'estate 2020 ripeteremo l'operazione sull'altra corsia».

APRE L'ARCO DI GIANO

Sul versante delle infrastrutture, un altro appuntamento importante è fissato alle 12 di domani. In agenda c'è il taglio del nastro del primo tratto di Arco di Giano, da via Maroncelli a via Galante e via Giolitti. È la nuova di viabilità che permette di superare l'isolamento di San Lazzaro.

L'intero intervento, costato 4 milioni di euro, sarà completato tra agosto e settembre, con il collegamento con corso Irlanda e le tangenziali e il "raddrizzamento" del cavalcavia Maroncelli. Sarà la futura strada al servizio del nuovo ospedale. Ma per adesso è un'importante risposta al quartiere: «Ci permetterà di chiudere il tratto più stretto di via Galante che è a doppio senso e quindi pericolosa per auto, bici e pedoni – conclude Micalizzi – Ed anche di far arrivare un bus a San Lazzaro». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il viadotto della tangenziale su via Vigonovese: sarà abbattuto e rifatto

Negozi, uffici e scuola per puntare al rilancio dell'ex area Bertoli

Il Comune prepara la variante urbanistica che cancellerà il vincolo residenziale. Niente centri commerciali, previsto un collegamento ciclabile con la Tresemane

Il concordato tenterà per la terza volta di vendere l'area: base d'asta a 10 milioni

Christian Seu

Non solo case e appartamenti. L'area dell'ex acciaieria Bertoli – undici ettari incastonati tra le vie San Cromazio, Fusine, Giovanni Paolo II e Molin Nuovo – avrà una destinazione d'uso ibrida: ai fabbricati a uso residenziale si affiancheranno infatti strutture commerciali e artigianali, ma anche immobili che saranno destinati ai servizi. Il Comune accelera sulla variante urbanistica che punta a favorire il compito dei commissari liquidatori in vista del nuovo bando d'asta per la vendita della superficie, dopo che i due precedenti incanti sono andati deserti.

NIENTE SUPERCENTRI

Il Comune ha contatti costanti con Carlo Luigi Rossi e Giuliano Buffelli, rispettivamente commissario e liquidatore giudiziale del concordato Progetto Udine srl, la società che aveva acquisito l'area dove sorgeva l'ex acciaieria e che sta tentando da quasi un lustro di arrivare alla vendita. L'assessore alla Pianificazione urbanistica, Paolo Pizzocaro, conferma che tra l'amministrazione municipale e la società del concordato «esiste un'intesa

di massima, destinata a sfociare in una convenzione, per lanciare un segnale a chi potrebbe essere interessato a investire nell'area». Tradotto: arriverà una modifica al piano regolatore, una variante urbanistica che consentirà l'insediamento di esercizi pubblici, attività artigianali e servizi. Ma niente centri commerciali: «È stato il primo paletto che abbiamo messo e che la curatela ha accolto», rivendica con orgoglio Pizzocaro. Accanto a botteghe artigiane e negozi definiti «di prossimità» ci sarà spazio per un magazzino con metratura importante: nelle scorse settimane era emerso anche l'interessamento di una catena di negozi specializzati nel fai-da-te, che poi ha optato per un'altra soluzione.

UFFICIE E UNA SCUOLA

Lo studio di fattibilità preliminare, firmato da uno studio friulano, prevede anche spazi destinati a uffici e servizi, ipotizzando anche la costruzione di una scuola e, magari, dei locali da trasformare in sede del quartiere Chiavris-Paderno. Sarà recuperato anche l'edificio del Battiferro, che si affaccia sul salto della roggia e che potrebbe essere trasformato in

struttura ricettiva. La superficie destinata allo sviluppo residenziale scenderà dai 70 mila metri quadri inizialmente previsti a 15 mila metri quadri. Il progetto, passibile chiaramente di modifiche, sarà presentato formalmente nelle prossime settimane all'amministrazione comunale, passo propedeutico all'approvazione della delibera di giunta che, a sua volta, anticiperà la discussione della variante in Consiglio comunale.

ASTA DA 10 MILIONI

Nelle prossime settimane saranno predisposte le procedure per arrivare al terzo tentativo di vendita dell'area, valutata 10 milioni di euro. «Da parte dell'amministrazione comunale abbiamo trovato disponibilità al confronto – spiega Buffelli –. Le condizioni del mercato immobiliare imponevano una riflessione sulla destinazione d'uso, che non poteva più essere esclusivamente civile». –

BY NO ND AL CUNCI DIRITTI RISERVATI



COME CAMBIERÀ LA ZONA



No ai centri commerciali

Lo studio di fattibilità preliminare prevede l'insediamento di un grande magazzino, botteghe artigiane, piccoli negozi. «Ma non ci sarà spazio per altri centri commerciali», spiega l'assessore comunale Paolo Pizzocaro.



Edifici a uso pubblico

Una parte sarà destinata ai servizi: potrebbero trovare spazio nell'area anche una scuola e gli uffici del quartiere Chiavris-Paderno. L'idea è di collegare, con un percorso ciclopeditone, viale Tricesimo e via Biella.



Operazione da 10 milioni

Dopo due tentativi di vendita andati a vuoto, il concordato della Progetto Udine srl tenterà nei prossimi mesi di alienare l'area, che si sviluppa su una superficie di più di 11 ettari. Valore stimato? Dieci milioni di euro.

Pizzocaro

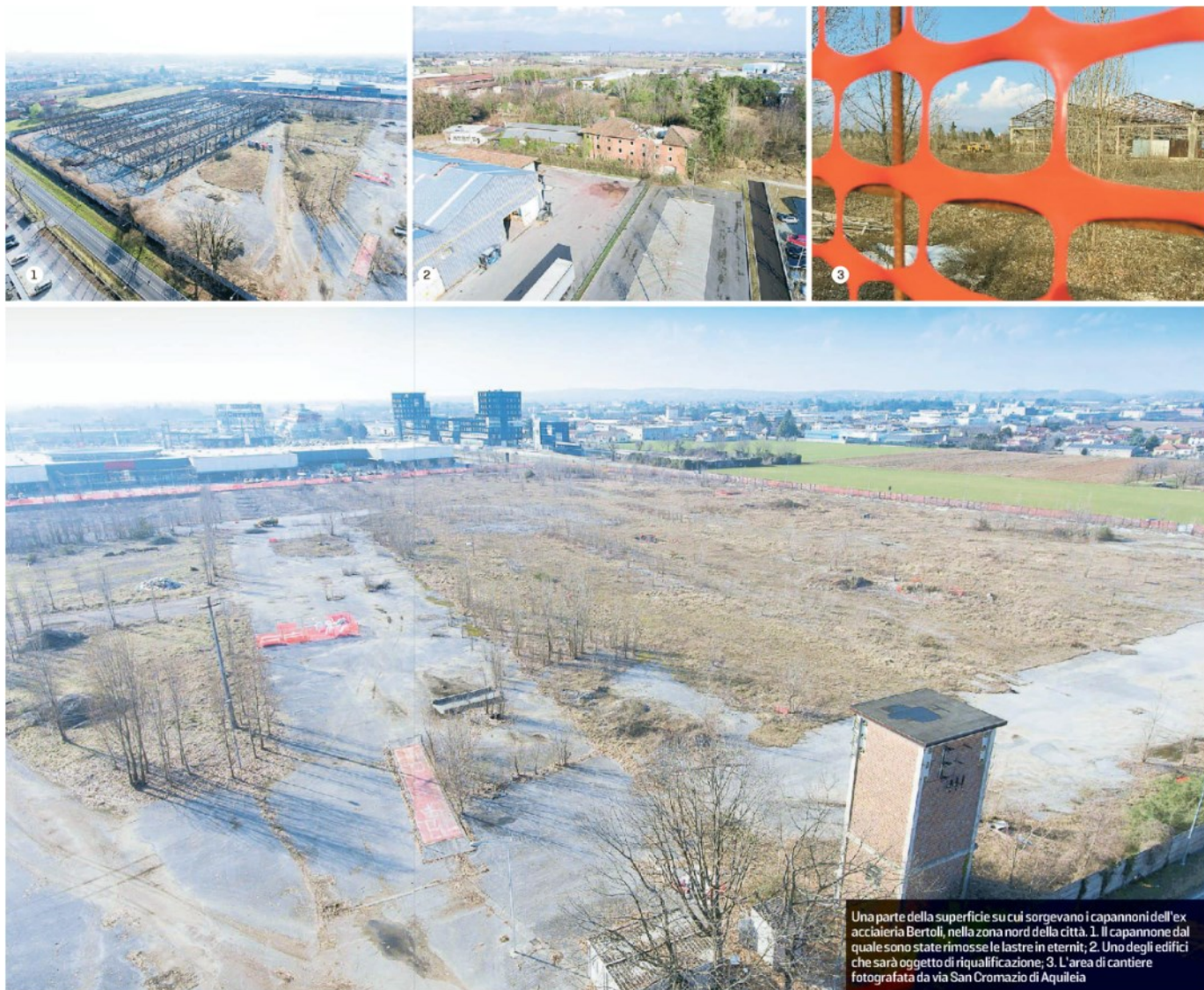
L'assessore alla Pianificazione urbanistica ribadisce «il no a nuovi centri commerciali» e annuncia una convenzione per favorire la vendita dell'area

Buffelli

Per il liquidatore del concordato Progetto Udine srl «la variante urbanistica servirà a rendere più appetibile in fase di vendita il lotto dell'ex Bertoli»

Olivotto

Esprime soddisfazione per la bonifica dall'amianto l'assessore all'Ambiente: «La ditta incaricata ha rispettato i tempi: abbiamo fornito una risposta ai residenti»



Una parte della superficie su cui sorgevano i capannoni dell'ex acciaieria Bertoli, nella zona nord della città. 1. Il capannone dal quale sono state rimosse le lastre in eternit; 2. Uno degli edifici che sarà oggetto di riqualificazione; 3. L'area di cantiere fotografata da via San Cromazio di Aquileia



CAMPOFORMIDO

Agricoltori e M5S alla Regione: la tangenziale è la Tav del Friuli

Il grillino Sergio: la giunta Fedriga consideri vie più economiche e meno impattanti Repezza (Coldiretti) ha ottenuto un tavolo tecnico per vagliare gli effetti dell'opera

Paola Beltrame

CAMPOFORMIDO. Il Friuli ha la sua Tav, ossia la tangenziale sud, pure in progetto da anni (1997 o prima) e su cui si registrano favorevoli e contrari. Tra questi ultimi, anche in questo caso, il Movimento 5 Stelle: «La tangenziale sud, obsoleta e inquinante, fondata su dati superati, non aiuta a centrare gli obiettivi fissati dall'Unio- ci su ferrovia e presenta criticità sul piano ambientale». È quanto osserva il consigliere regionale M5S, Cristian Sergio, che spiega di aver «depositato mesi fa una mozione, calendarizzata in tre sedute, ma mai discussa, dove si chiedeva di considerare alternative meno costose e meno impattanti, destinando i 150 milioni regionali ad altre priorità».

Criticando il «mancato coin-

volgimento della popolazione sulla più grande opera pubblica pagata interamente dalla Regione», Sergio rileva che «non è pensabile l'intervento senza un quadro della logistica e della mobilità regionale». Ciò riferendosi alla terza corsia autostradale «dove dovrebbe scorrere il traffico pesante e non su una nuova strada regionale, che rischia di congestionare la circolazione dei paesi». Oltre a questo, il pentastellato ricorda «la distruzione delle campagne e i rischi per lo stato di salute del torrente Cormôr, della falda freatica sopra cui verrà costruita l'opera e per la qualità dell'aria, che peggiorerà nell'ambito del tracciato. Ci auguriamo che l'assessore Graziano Pizzimenti voglia risolvere i problemi dei cittadini e non crearne altri, a spese lo-

ro».

Oltre al comitato pozzuolese per l'ambiente, contro il consumo di campagna si schierano pure gli agricoltori di Lestizza, in particolare dopo l'incontro con Pizzimenti e tecnici regionali: la nuova strada, sventrando le proprietà faticosamente accorpate, lascia relitti incoltivabili e rende impraticabile la viabilità con i grossi mezzi agricoli, in particolare in presenza di terrapieni.

Il referente di zona per Coldiretti, Alessio Repezza, dall'associazione di categoria, ha ottenuto un tavolo tecnico sugli effetti della tangenziale sud. Effetti che, se pure visti con favore da quanti attendono gli appalti per la costruzione della strada, rischiano di far chiudere invece le aziende agricole. —



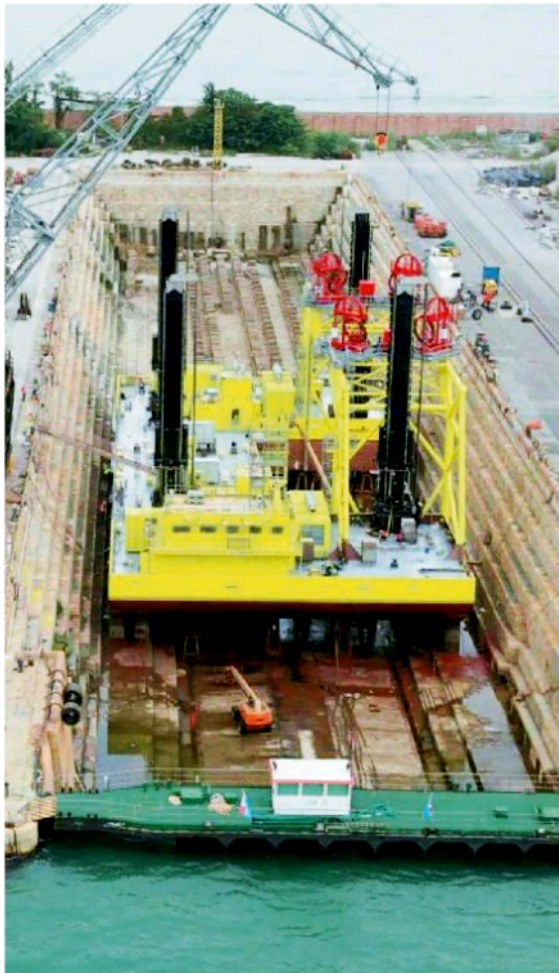


La preoccupazione di alcuni residenti per il tracciato ipotizzato per la tangenziale sud

PILLOLE**EDILIZIA ACROBATICA**

■ *EdiliziAcrobatica, si è aggiudicata gli asset di Etair in liquidazione giudiziaria, società francese di edilizia in doppia fune nel sud-ovest della Francia.*





**Mose, Condotte esce dal Cvn
«Progetto non sostenibile»
Resta il contenzioso sui lavori**

«Il progetto Mose non è più sostenibile»: così la società Condotte, che intanto ha presentato al Ministero il piano con la richiesta di finanziamenti per 60 milioni per salvare l'azienda, motiva l'uscita dal Consorzio Venezia Nuova. Grave imbarazzo dei commissari, in particolare per il contenzioso sui debiti e i lavori malfatti e da rifare. VITUCCI / A PAG. 14

LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

**Mose, Condotte si ritira dal Consorzio
«Quei lavori non sono sostenibili»**

Lettera dei commissari dell'impresa annuncia l'uscita dalle partecipate. Contenzioso su debiti e lavori da rifare

La grande impresa ha chiesto al Ministero un finanziamento di 60 milioni di euro

Alberto Vitucci

«Il progetto Mose non è sostenibile. Comuniciamo con la presente lo scioglimento di Condotte dal contratto a far data da oggi». Poche righe, per dire che la Società Condotte d'acqua, una delle maggiori imprese edilizie italiane e azionista del Mose, se ne vuole andare dal Consorzio

Venezia Nuova di cui è stata tra i fondatori. Lettera arrivata ieri mattina al Provveditorato alle Opere pubbliche, ai commissari del Consorzio e a tutte le aziende partecipate della società romane, tra cui Thetis e Palomar. Decisione assunta dai commissari che governano l'azienda dal 6 agosto scorso, da quando Condotte è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, dichiarata insolvente dal Tribunale di Roma il 14 agosto. Giovanni Bruno, avvocato, e Matteo

Uggetti, esperto in crisi aziendali e dipendente della Deloitte. Proprio ieri hanno depositato al ministero dello Sviluppo economico il piano con la richiesta di finanzia-



menti di 60 milioni per salvare l'azienda. Adesso comunicano la decisione di andarsene dai lavori del Mose.

«Procedura prevista dalla legge 270 del 1999», scrivono, derivante dalla «mancanza di sostenibilità della partecipazione di Condotte nei lavori del progetto Mose». Una decisione che ha sollevato reazioni preoccupate al Consorzio, a sua volta governato da commissari nominati dal presidente dell'Anac Cantone e dal prefetto di Roma dopo lo scandalo. Nessun commento ufficiale. «Ma ci sono molti contenziosi ancora aperti», si limitano a dire. Primi fra tutti i lavori «non fatti a regola d'arte», le criticità scoperte nel sistema. E poi i debiti e i mancati pagamenti alle imprese minori. Decine di milioni di euro che il nuovo Consorzio vuole recuperare dopo anni di sprechi. Una situazione ingarbugliata, che a sentire il commissario e Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo «non si può certo azzerare con una lettera che comunica lo scioglimento dei contratti». D'altra parte gli affidamenti di nuovi lavori a Condotte, come quelli alla Mantovani spa e alla Fincosit, erano stati bloccati dai commissari impugnando l'articolo dello Statuto che vieta di darli a imprese in difficoltà (Condotte appunto e Fincosit) o che hanno ceduto una parte della loro attività (Mantovani che ha ceduto alla nuova società Coge). Malumori diffusi, che hanno portato commissari e provveditori ad affidare i nuovi lavori alle bocche di porto e all'Arsenale alle imprese «minori» del Consorzio. Si apre dunque un nuovo contenzioso per il completamento del sistema Mose, che dovrebbe essere ultimato alla fine del 2021. —

 BY-NC-ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI

I LAVORI

Criticità e guasti del sistema da riparare

In alto, l'ultima paratoia del Mose che è stata calata sul fondo con il jack-up alla bocca di porto di Lido. Qui a fianco, l'area del cantiere di Santa Maria del Mare e della conca di Malamocco.



LEGGE SPECIALE**L'autonomia
del Veneto
penalizza
il capoluogo**

Autonomia del Veneto, furto di competenze per il capoluogo che chiede maggiori poteri sul fronte delle acque e della salvaguardia. Fa discutere la bozza di contratto per l'autonomia presentata dalla Regione e dal presidente Luca Zaia. Se ne parla da mesi, e le opposizioni in laguna aumentano. Secondo la bozza diventata ormai testo definitivo, la Regione dovrebbe sostituirsi allo Stato nel presiedere il Comitato e nel gestire la salvaguardia di Venezia. Competenze che passerebbero a palazzo Balbi anche quelle sul governo della laguna e sul Demanio marittimo. E poi i poteri dell'ex Magistrato alle Acque, declassato dopo lo scandalo Mose a «Provveditorato alle Opere pubbliche». In sostanza si farebbe carta straccia della legge approvata dal governo Renzi nel 2014 che prevedeva il passaggio dei poteri del Magistrato alle Acque alla Città metropolitana. Quanto al Mose, neanche la Regione ne vuole sapere. La sua manutenzione costerà 100 milioni di euro l'anno. —

A.V

LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO

Aeroterminale, scontro al Tar sugli espropri dei terreni

Save non commenta: gli uffici legali preparano il confronto in Tribunale
I terreni devono ospitare il terminal pubblico. Zappalorto firmò la convenzione

Mitia Chiarin

Nessun commento ufficiale da Comune e Save in attesa di capire come evolverà la causa davanti al Tribunale amministrativo regionale sugli espropri bloccati dal Tar su richiesta della procedura fallimentare dell'Aeroterminale, la grande area a fianco di via Galilei e dello scalo aeroportuale di Tessera.

Ventitré ettari a fianco dell'Aeroporto che servono a Save ma anche al Comune. Alla Save per continuare il programma di espansione del Marco Polo. Al Comune per realizzare quel terminal pubblico, con la nuova piazza di Tessera, parcheggi e l'approdo del vaporetto, che è il sogno anche dei cittadini di Tessera. Ma quei terreni servono anche al curatore del fallimento, per una valorizzazione utile a pagare i creditori.

Tutto bloccato in attesa della decisione dei giudici che vogliono esaminare nei dettagli il ricorso del 2017 presentato dal Fallimento Aeroterminale (la società che fu dei fratelli Poletti finiti sotto processo per bancarotta fraudolenta) attraverso l'avvocato Vallenga che ha chiamato in causa sia il Comune di Ve-

nezia che l'Enac e la Save, ma anche Città metropolitana e Regione Veneto, ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, presidenza del Consiglio dei ministri e Demanio (non costituiti questi ultimi in giudizio). Proprio alla fine del 2017 il presidente di Save Enrico Marchi aveva annunciato il via libera al T2, terminal d'accesso alla città. Primo atto, disse, erano gli espropri per l'area dove dovrebbero sorgere darsena, parcheggi e collegamenti via acqua per Murano, Burano e centro.

La giunta Brugnaro nel febbraio dello stesso anno aveva revocato il piano particolareggiato comunale del 2013 e attuato il protocollo d'intesa con Enac sottoscritto dal commissario Zappalorto a maggio 2015 che dichiarava quei terreni. A stoppare tutto ora ci si è messo il Tar con un decreto dei giudici amministrativi (seconda sezione) del 11 febbraio scorso, quasi un mese fa. Save non commenta. L'ufficio legale si prepara al confronto finale ed è possibile, in caso la sentenza sia negativa, un ricorso al Consiglio di Stato. Dal Comune di Venezia solo poche parole. «Attendiamo di leggere attentamente la documentazione», si limita a dire il capo

di gabinetto Morris Ceron.

Save dovrà andare a trattare con il curatore del fallimento che quei terreni vuole vendere per pagare i creditori? Si vedrà.

Di certo la causa è un topico al grande progetto di sviluppo infrastrutturale previsto dal Master Plan 2012-2021, che prevede investimenti complessivi per 900 milioni di euro, 474 dei quali già realizzati.

Magra consolazione per Save la vittoria in un'altra causa davanti al Tar, intentata da un'altra azienda in fallimento. M.V. Costruzioni Generali Spa con il curatore fallimentare era ricorsa al Tar contro la Save che aveva rigettato una istanza di indennizzo dopo la gara di assegnazione dei lavori per la realizzazione del percorso pedonale assistito "Moving Walkway", dalla darsena all'aerostazione. L'impresa con i suoi legali contestava il mancato indennizzo dopo la revoca della gara. Ma i giudici che hanno esaminato questo caso e hanno stabilito che «la giurisprudenza ha escluso che la revoca del bando di gara, intervenuta quando non sia ancora stato adottato il provvedimento di aggiudicazione definitiva, dia luogo all'indennizzo». —

BY NC ND AL GU NI D R I T T I R I S E R V A T I





Il progetto del terminal T2 sui terreni dell'aeroterminale

STAZIONE DI MESTRE A BERLINO

Sistemi urbani presenta il piano per la sua torre

Il progetto di rigenerazione della stazione di Mestre e il bando di gara per la vendita del lotto C1 di Roma Tiburtina sono stati presentati da FS Sistemi Urbani (Gruppo FS Italiane) alla 22esima edizione dell'International Hotels Investment Forum (IHIF) di Berlino che si è concluso ieri. Si tratta del più importante evento europeo per gli investimenti nel settore dell'ospitalità. «Il Gruppo FS Italiane, attraverso FS Sistemi Urbani», spiega Carlo De Vito, presidente di FS Sistemi Urbani, «presenta al mondo degli investitori del turismo una serie di opportunità per realizzare, in prossimità delle principali stazioni ferroviarie, strutture ricettive nelle più importanti città italiane che, grazie all'Alta Velocità, sono diventate veri e propri centri per tutte le attività economiche». A Mestre il gruppo prevede un'operazione di ricucitura urbana con Marghera che prevede anche la realizzazione di 14.000 metri quadri di nuove volumetrie con funzioni commerciali e turistico-ricettive. Una illustrazione utile a trovare, evidentemente, investitori per realizzare il progetto atteso dalla città. —



Il progetto delle due torri



Passante e Tangenziale di Mestre, nel 2018 crescita di 23,4 milioni
L'assessore De Berti: l'obiettivo è una holding viaria del Veneto

Cav, aumentano traffico e utili «Sarà l'autostrada più tecnologica»

VENEZIA. Cav mette in archivio un 2018 in crescita e 23,4 milioni di euro di utile. E con la Regione ragiona sul futuro di una "holding" del sistema viario veneto. Ieri a Marghera si è tenuto il cda della società la concessionaria di Passante e tangenziale di Mestre che ha approvato i conti. Alla presentazione era ospite l'assessore regionale alla Infrastrutture Elisa De Berti, che è tornata a parlare del progetto. «Ne stiamo discutendo con il presidente Zaia, c'è la volontà di dare più operatività di azione alla Cav – spiega De Berti –, abbiamo intenzione di allargare i suoi spazi di manovra». Ma tutto è legato anche alla trattativa con lo Stato sul tema dell'autonomia, il Veneto ha chiesto tutte le competenze, infrastrutture comprese («è un nodo ancora da sciogliere»).

«Cav è un modello virtuoso, una società interamente pubblica, che destina tutti gli utili sul territorio – ha proseguito De Berti –. Il nostro obiettivo è uno sviluppo infrastrutturale in Veneto in sinergia con Anas, ne discuteremo». L'esercizio 2018 di Cav si è chiuso con un valore della produzione è pari a 162,9 milioni di euro (158,9 milioni un anno fa) con un aumento di 4 milioni (+2,5%) rispetto al 2017. I ricavi da pedaggio (al netto di Iva e dell'integrazione del canone di concessione Anas) risultano pari a 139,9 milioni (+2,19% sul 2017).

Come da statuto l'utile finisce in un conto, che a maggio sarà a disposizione della Regione Veneto: dentro troverà circa 140 milioni di euro raccolti in dieci anni da utilizzare per la rete infrastrutturale della regione. Un piano delle opere su cui intervenire ancora non è stato stilato, prima l'assessore De Berti si è assicurata con Anas e ministero dei Trasporti che la somma fosse completamente a disposizione della Regione. «La Cav è un unicum nel panorama delle concessioni di autostrade in Italia – commenta soddisfatta la presidente Luisa Serato – il Passante viene ripagato da chi la usa, non pesa sul bilancio dello Stato, e mette tutti gli utili in mano alla Regione per rete infrastrutturale». Alla guida della società, compartecipata da Regione e Anas, da 15 giorni è stato nominato l'ingegnere siciliano Ugo Dibennardo. «La Cav diventerà la prima autostrada per innovazione tecnologica in Italia e sostenibilità ambientale – spiega l'ad Dibennardo –. A breve partiranno i bandi per la Smart road, con telecontrollo su tutta la rete e controllo attraverso droni. Inoltre isole ecologiche per ricariche auto elettriche». Diventerà realtà dal 2020. Nel 2018 i veicoli sono stati oltre 72 milioni in aumento dell'1,41% (crescono di più i mezzi pesanti). Gli incidenti registrati sono stati 270 (240 nel 2017). —

Nicola Brillo



Traffico sul Passante



QUOTIDIANO**DEL DIRITTO****RESPONSABILITÀ PA****Al giudice ordinario
i «falsi» titoli edilizi**

Spetta al giudice ordinario la giurisdizione in materia di tutela risarcitoria in caso di omissione, da parte della Pubblica amministrazione, della dovuta sorveglianza e dei controlli prescritti dall'articolo 27 del Dpr 380 del 2001, nei confronti di un terzo costruttore. Ciò vale nel caso in cui la pubblica amministrazione abbia emesso titoli abilitativi che abbiano indotto il ricorrente ad acquistare un immobile, confidando nella sua regolarità urbanistico-edilizia, rivelatasi poi inesistente.

Lo hanno stabilito di recente le Sezioni unite civili della Corte di cassazione. La pronuncia che contiene questo principio è l'ordinanza n. 4889/2019, depositata il 19 febbraio scorso.

Sull'edizione che è pubblicata online oggi del Quotidiano del Diritto, dedicato ad avvocati e notai, anche le massime delle pronunce depositate dalla Cassazione nelle ultime settimane in materia di risarcimento dei danni causati dalla responsabilità della pubblica amministrazione nel settore dell'edilizia.

— **Redazione Plus Plus 24 Diritto**



GABRIELE BUIA Il presidente dell'Ance: a rischio l'immagine dello Stato

I costruttori avvertono: “Se Roma ferma l’opera paga penali milionarie”

Se negli Anni 60 ci fossimo basati solo su costi e benefici, non avremmo l'Autostrada del Sole.

INTERVISTA

FABIO POLETTI
MILANO

Gabriele Buia, presidente dell'Ance costruttori, si deve fare la Tav?

«Per noi Tav sì, assolutamente sì. Ma non è un discorso corporativo di noi costruttori. Se ne parla da troppi anni. Non si può che ogni volta, ad ogni cambio di governo, si veda e si riveda l'opera. Vorrei ricordare oltretutto che abbiamo preso accordi internazionali che vanno onorati, con la Francia e con l'Unione Europea. Abbiamo lottato perché il corridoio 5 non passasse in Svizzera, più a Nord. Se non la si fa si mette a repentaglio anche l'immagine dello Stato. Chi vorrà mai più venire in Italia ad investire?».

Ma se non si facesse più, potrebbero partire delle richieste di risarcimento o delle azioni legali?

«Io non so come sia la situazione contrattuale. Se ci fossero dei contratti interrotti, sì. I lotti in Italia mi risultano finiti. Diverso è il discorso risarcimento, che l'Italia dovrebbe pagare alla Francia e all'Europa. Ci sono i due miliardi da pagare come penale per la mancata realizzazione e soprattutto non arriverebbero più in Italia i 3 miliardi e 800 milioni già stanziati dalla Ue per le infrastrutture in Italia. Non dimentichiamoci che ci sono anche 50 mila posti di lavoro».

Ma siamo sicuri che la Tav serva davvero?

«Io non entro nel merito dell'analisi costi e benefici fatta dal governo. Ma se negli Anni Sessanta ci fossimo basati solo sull'analisi costi benefici non avremmo mai fatto l'Autostrada del Sole. E senza quella oggi saremmo un Paese morto. L'investimento infrastrutturale è prima di tutto un investimento sociale. Sulla Salerno-Reggio Calabria non c'è l'Alta Velocità. Fs dice che i costi e benefici fanno dire che non conviene. Ma così il Sud non si svilupperà mai. Le infrastrutture sono alla base della crescita di qualsiasi Paese».

Il Paese per voi costruttori è fermo?

«Oggi sì. Decisamente sì. Stiamo perdendo investimenti. La ripresa è lentissima. Nel 2018 c'era stato qualche segnale: avevamo calcolato una crescita del 2,4% e invece a fine anno ci siamo fermati all'1,5%. Solo con la mancata Tav si perdono 50 mila posti di lavoro».

Avete fatto pure un calcolo dei cantieri fermi...

«Sul nostro sito raccogliamo le segnalazioni. Abbiamo deciso di farlo perché non possiamo più assistere al degrado in cui versa il Paese. Ci arrivano anche segnalazioni da parte dei cittadini che si lamentano di opere, magari anche piccole nella loro città, iniziate e mai finite. Secondo i nostri calcoli a oggi siamo a 600 opere ferme. Stiamo parlando di 53 miliardi di euro. Sono opere piccole e grandi. Le principali 49 maxi opere da sole valgono 49-50 miliardi di euro. Il resto va alle opere più piccole ma non meno importanti».

Quali sono le opere più importanti da fare secondo voi, a parte la Tav?

«La Gronda di Genova. Tanto

più necessaria dopo il crollo di Ponte Morandi. L'Alta Velocità Brescia Padova di cui se ne parla addirittura dal 1991. La messa in sicurezza dell'A24 dei Parchi...».

Messa in sicurezza. L'altro capitolo veramente doloroso di questo problema. Zero manutenzione e crollano i ponti...

«E' tutto fermo anche lì. L'Italia ha bisogno di un piano di messa in sicurezza reale. Il dissesto idrogeologico in cui versa il nostro paese come ben sappiamo provoca pure vittime».

Tra le Grandi opere da almeno 60 anni si parla del Ponte di Messina. Silvio Berlusconi è stato l'ultimo entusiasta. Non è che alla fine dietro a qualche grande opera c'è un po' di demagogia da parte di chi è al governo?

«Un po' di demagogia può esserci. Il problema è che la politica deve identificare i programmi di sviluppo. Ma non può essere che ad ogni cambio di governo cambi tutto e si rivedano le priorità. Quello che è già stato deciso si può ritoccare ma non fermare per sempre».

Se la situazione di stallo che denunciate dovesse protrarsi come temete che fine farà il vostro settore?

«Quello edile è l'unico settore industriale in difficoltà da 11 anni. Dal 2008, dall'inizio della crisi economica abbiamo perso 600 mila posti di lavoro e 120 mila imprese hanno chiuso. Il gap industriale vale 70 miliardi. Contando l'indotto il nostro settore vale 22% del Pil. Come si fa a crescere senza di noi? La politica ci deve rispondere». —

© BY NC ND ALLUCINI DIRITTI RISERVATI





GABRIELE BUIA
ASSOCIAZIONE
COSTRUTTORI

IN BREVE

Dbà Progetti Accordo con Pattern per i nuovi stadi

Accordo di partnership tra Dbà Progetti, società di ingegneria e architettura di Dbà Group, e Pattern Design, studio internazionale con sede principale a Londra, specializzato nella progettazione di nuovi stadi. Le due società stanno già collaborando in un importante concorso per una nuova infrastruttura sportiva nel Sud Italia. La partnership si basa sulla condivisione di un metodo di progettazione multidisciplinare, attraverso l'utilizzo di una piattaforma digitale in 3D.



Autostrada a sbafo nei guai due furbetti del telepass

Accodati alle auto che li precedono prima che scendano le sbarre o con le targhe false. Due furbetti del pedaggio, cioè coloro che viaggiano in autostrada senza pagare, sono finiti a processo ieri con l'accusa di truffa. La Procura contesta loro bel 169 passaggi a sbafo. **BARBIERI / APAG.18**

IL CASO IN TRIBUNALE

I furbetti del pedaggio non pagano 169 transiti

Si accodano alle auto al Telepass. In due a processo per truffa ai danni di Autostrade: mancati versamenti per 8 mila euro

Accodati alle altre auto prima che scendano le sbarre o con le targhe false. Due furbetti del pedaggio, cioè coloro che viaggiano in autostrada senza pagare, sono finiti a processo ieri con l'accusa di truffa. La Procura contesta loro bel 169 passaggi, il primo dei quali a Treviso Sud, per complessivi 8.261 euro. Il sistema utilizzato era abbastanza semplice: si accodavano all'auto che li precedeva prima che la sbarra del Telepass si chiudesse.

IFURBETTI

Massimiliano Bavaresco e Sandro Levak, rispettivamente di 44 e 51 anni, sono i due imputati del processo che vede la società Autostrade per l'Italia, rappresentata dall'avvocato Giulia Schiaffino, come parte civile. È stata proprio la società a rendersi conto che qualcosa non funzionava e ad accorgersi che i due erano soliti sfruttare la scia dell'auto che li precedeva in modo tale da passare senza pagare il pedaggio. E lo facevano un po' ovunque nel Veneto - dalla Marca, al Veneziano e al Padovano - accumulando un debito con Autostrade per l'Italia di oltre 8.000 euro. Quelli per i quali i due sono comparsi ieri in tribunale a Treviso, imputati per il reato di truffa. La Procura contesta loro 8.261 per complessivi 169 transiti e l'udienza è stata rinviata per le conclusio-

ni al prossimo 24 aprile.

IPROVVEDIMENTI

Per i furbetti del pedaggio i tempi si sono fatti ormai duri. Ad esempio CAV SpA potrà far sanzionare dalla Polizia Stradale chi volontariamente decide di non pagare il pedaggio in autostrada. La novità è possibile grazie alla sottoscrizione con la Polizia Stradale, di un protocollo d'intesa denominato "Sperimentazione per il piano nazionale di attività istruttoria in caso di violazioni connesse al mancato pagamento del pedaggio autostradale". In pratica anche la società potrà accertare le violazioni al casello, in virtù di una norma di legge, già attuata con risultati soddisfacenti da altre Concessionarie in altre regioni italiane.

L'omissione del pagamento del pedaggio autostradale è punita dal codice della strada con una sanzione amministrativa pecuniaria di € 85, a cui va in ogni caso aggiunto il pagamento del pedaggio. Al proprietario del veicolo sarà, inoltre, richiesto di indicare chi era alla guida al momento del transito, affinché nei confronti di quest'ultimo siano decurtati 2 punti dalla patente. In mancanza di tale dichiarazione al proprietario sarà applicata un'ulteriore sanzione amministrativa pari a 286 euro. —

Giorgio Barbieri



Il casello autostradale

