

## Rassegna del 08/03/2019

### SCENARIO

08/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Pedemontana, il Tar bocchia i ricorsi contro la Regione - Pedemontana, il Tar toglie l'ultimo scoglio	Zicchiero Monica	1
08/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Strade, 700 km vanno ad Anas Padana Inferiore verso lo sblocco	M.Za	3
08/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Condotte lascia il Cvn «Non lavora da un anno»	a.zo.	4
08/03/2019	Corriere delle Alpi	26	Nuova cabinovia del Col Drusciè: aperta la gara da 116 milioni - Nuova cabinovia del Col Drusciè aperta la gara: base d'asta 116,5 milioni	Segafreddo Alessandra	5
08/03/2019	Gazzettino	13	Pedemontana, via libera Tar «Nessun vantaggio ai privati» - Pedemontana, il Tar dà via libera	Vanzan Alda	7
08/03/2019	Gazzettino	13	Cav Cgil: «Bene i conti, e ora assunzioni»	...	9
08/03/2019	Gazzettino	13	Toninelli: «Strategica la strada Padana inferiore»	...	10
08/03/2019	Gazzettino Treviso	7	Pedemontana nodi da sciogliere «Per la zona nord la soluzione c'è»	Calia Paolo	11
08/03/2019	Gazzettino Venezia	15	Progetto per la stazione «Bloccate il Piano casa»	Gasparon Marta	13
08/03/2019	Italia Oggi	39	Riforma del codice secondo la Ue	Mascolini Andrea	14
08/03/2019	Messaggero	17	Cementir, balzo dell'utile e supercedola	R.Amo.	15
08/03/2019	Messaggero Veneto	12	Apriranno mille cantieri - Ecco i mille cantieri per il rilancio del Friuli	Pellizzari Giacomina	17
08/03/2019	Messaggero Veneto Pordenone	19	I lavori sfrattano il mercato, allo studio l'area di viale Cossetti - I cantieri sfratteranno il mercato cittadino Il Comune studia l'area di viale Cossetti	Milia Martina	19
08/03/2019	Messaggero Veneto Pordenone	23	Cimpello-Gemona, «le risorse si trovano»	M. Mi.	21
08/03/2019	Messaggero Veneto Udine	25	Artigiani, fatturati in crescita ma latitano gli investimenti	Zanello Giulia	23
08/03/2019	Nuova Venezia	33	Il nuovo ospedale San Donà-Jesolo inserito nei piani della Regione - L'ospedale San Donà-Jesolo inserito nelle schede regionali	Cagnassi Giovanni	27
08/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	Atlantia, l'utile va giù Autostrade e Telepass apertura a nuovi soci	Paolini Roberta	29
08/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	Sulla Pedemontana Regione vittoriosa al Tar: tutti i ricorsi respinti dai giudici	Cipolla Federico	30
08/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	Dubbi sulla Via della Seta - Nuova Via della Seta l'Italia verso la firma I dubbi dei porti di Venezia e Trieste	Favarato Gianni	31
08/03/2019	Piccolo	16	Il crollo del Morandi incide sull'utile Atlantia	...	34

MA SALINI-IMPREGILO VA AL CONSIGLIO DI STATO

## Pedemontana, il Tar boccia i ricorsi contro la Regione

a pagina 5 Zambon

# Pedemontana, il Tar toglie l'ultimo scoglio

Respinti i due ricorsi di Salini-Impregilo che però annuncia: «Andremo in Consiglio di Stato»

**VENEZIA** Pedemontana, disinnescata l'ultima mina vagante sul travagliato percorso della Superstrada fra Treviso e Vicenza. Ieri il Tar veneto ha respinto i due ricorsi presentati da Salini-Impregilo con Codaccons e alcuni privati. La corazzata delle infrastrutture che aveva partecipato alla gara iniziale, chiedeva non solo di azzerare la gara stessa in cui realizzazione e gestione dell'opera furono aggiudicate al consorzio Sis ma contestava anche il Terzo atto convenzionale, il «salvataggio» acrobatico disegnato dalla Regione per tenere in piedi un project financing che, negli anni, ha cambiato di segno al punto da far pesare il rischio di impresa - secondo l'accusa del M5S - proprio sulla Regione. La giustizia amministrativa, invece, ha rigettato i ricorsi in toto per la soddisfazione del governatore Luca Zaia che dice: «Così si è sancita la correttezza del nostro percorso». Salini-Impregilo, però, fa sapere a botta calda di non essere disposta a seppellire l'ascia di guerra: già pronto il ricorso in Consiglio di Stato. Vero è che la sentenza di ieri del Tar segna una vittoria netta di Palazzo Balbi e della Struttura di progetto affidata all'avvocato dello Stato Marco Corsini e all'ingegner Elisabetta Pellegrini.

«Una sentenza che definisce con chiarezza come il per-

corso giuridico adottato per la realizzazione della Pedemontana Veneta sia, e sia stato, corretto. - scandisce Zaia - Ricordo che abbiamo coinvolto da subito Corte dei Conti, Anac e Avvocatura dello Stato. Ora il Tar riconosce la pulizia e correttezza assoluta dei procedimenti adottati». I ricorsi contro Regione Veneto, Consorzio stabile Sis e Spa Superstrada Pedemontana Veneta sono stati dichiarati inammissibili e i magistrati hanno ritenuto di entrare nel merito della controversia, dando atto, scrive in una nota la Regione «in modo analitico che le modifiche apportate alla concessione nel 2017 dalla Regione Veneto non comportano un nuovo equilibrio economico dell'operazione a favore della concessionaria, né comportano una diversa allocazione dei rischi tra le parti». E poi, ancora, leggendo la sentenza, ci si imbatte in alcune valutazioni nette: «il Terzo Atto Convenzionale ha avuto come effetto soltanto quello di contribuire ad un chiaro equilibrio dell'allocazione dei rischi nell'ambito del rapporto consorzio esistente» e, ancora «l'allocazione del rischio della domanda sulla concedente è stato previsto e voluto proprio dall'Ati (associazione temporanea di impresa) di cui la ricorrente era capogruppo e mandataria». Insomma, nessun

appiglio per la linea dei ricorrenti bocciata su tutta la linea. Commenta anche Corsini: «La sentenza del Tar dà piena ed integrale ragione alle tesi sempre sostenute dalla Regione in merito alla legittimità del Terzo Atto Convenzionale grazie al quale sono ripresi i lavori della Pedemontana. Oltre ad affermare in più parti e per svariati motivi che Salini-Impregilo è priva di interesse a contestare gli atti della Regione, è chiaramente riconosciuto che le modifiche del Terzo Atto Convenzionale sono legittime, che la scelta regionale di non interrompere il rapporto con Sis è insindacabile e che l'ultimo atto aggiuntivo non ha affatto spostato il rischio traffico, sin dall'inizio a carico della Regione». Corsini conclude definendo la sentenza una «vittoria, più e meglio di quanto a suo tempo detto dall'Anac e in superamento delle critiche e dei dubbi della Corte dei Conti». Non nasconde la soddisfazione l'avvocato Bruno Barel, docente di diritto europeo al Bo e consulente per la struttura legale della Regione: «Questa è stata la causa della vita». Ora l'unica spada di Damocle sulla Pedemontana sono proprio i flussi di traffico da verificare, questi no in un'aula di giustizia, ma sul nastro d'asfalto.

**Martina Zambon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La vicenda

● Salini- Impregilo ha perso al Tar del Veneto dopo aver presentato due ricorsi contro la gara originaria per la realizzazione e gestione della Pedemontana e per il Terzo atto convenzionale sulla struttura del project financing



### Primo tratto

Cartelli pronti per l'apertura del primo tratto della superstrada

**L'annuncio del Mit**

## Strade, 700 km vanno ad Anas Padana Inferiore verso lo sblocco

**VENEZIA** «Il decreto con cui la Regione Veneto ha trasferito circa 700 chilometri di strade ad Anas risulta in attesa di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale». Parola di Danilo Toninelli. Il titolare del Mit, ministero per le Infrastrutture e Trasporti certifica che l'operazione Anas-Veneto Strade per la gestione della viabilità ordinaria delle strade venete è conclusa. Di più, Toninelli spiega che «il Mit porrà la massima attenzione per un'opera strategicamente importante per lo sviluppo della bassa padovana come la Strada Regionale 10 «Padana inferiore», senza escludere di prendere in considerazione il progetto preliminare già commissionato da Veneto Strade». E sulla strada che da Nogara, nel Veronese, arriva a Monselice dice la sua anche l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti: «Prendo atto e accolgo con favore questa importante notizia e auspico che la pubblicazione avvenga quanto prima per far seguito velocemente all'apertura dei cantieri». Il passaggio formale delle strade in Anas sbloccherà, spiega l'assessore, la «Grezzanella» a Villafranca nel Veronese (il progetto esecutivo è in fase di conclusione da parte di Veneto Strade) e il primo stralcio funzionale della variante alla SR 10 (Veneto Strade sta redigendo il definitivo di tutto il tracciato da Legnago, nel Veronese, a Carceri, nel Padovano, incluso il progetto esecutivo del primo stralcio funzionale).

**M.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Mose

## Le tensioni

Condotte  
lascia il Cvn  
«Non lavora  
da un anno»

La lettera è arrivata l'altro ieri al Provveditorato, al Consorzio Venezia Nuova e a tutte le aziende o i consorzi in cui Condotte aveva una partecipazione, da Thetis a Comar, da Cav a Clodia. La storica azienda romana, ora sotto la guida dei commissari nominati dal tribunale, ha chiesto di uscire dal Cvn, ritenendo – come da formula standard che si usa in questi casi – la «mancanza di sostenibilità della partecipazione». Di fatto dal punto di vista operativo poco cambierebbe. Ormai Condotte da oltre un anno – cioè proprio dalla sentenza del tribunale di Roma – era «sparita» dai cantieri del Mose, dopo essere stata la capofila del pool di imprese che stava realizzando la bocca di Chioggia, unite appunto nella consortile Clodia. Da mesi ormai i suoi lavori sono passati in carico alle altre due socie, Kostruttiva (l'ex Coveco) e Stone (l'ex coop San Martino), che ora dovrebbero rilevarne la quota del 68 per cento: in questo modo la prima salirebbe al 95 per cento, la seconda al 5.

Il condizionale è d'obbligo però, perché prima bisogna vedere se l'uscita dal «sistema Cvn» sia realizzabile. Anche Mantovani, uno degli

altri colossi che storicamente hanno retto il Cvn (il terzo è Grandi Lavori FincoSist, anch'essa in grave crisi), lo scorso novembre aveva provato a esercitare il recesso dal Consorzio, ma la risposta dei commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola era stata secca: impossibile, perché il commissariamento ai sensi della legge che ha istituito l'Autorità nazionale anticorruzione prevede che le società non dispongano delle proprie quote sociali. Ora è probabile che la risposta a Condotte sia la stessa, anche se pure la società romana è ora guidata dai commissari (ai sensi della legge Marzano) e quindi potrebbe esserci materia per i tribunali. In realtà al Cvn la vera questione che interessa è quella che l'uscita dei «big» non comporti una sorta di «de-responsabilizzazione» per il futuro. Nel caso in cui, come già avvenuto, emergessero dei problemi o dei malfunzionamenti del sistema, infatti, c'è il rischio di non poterne chiedere conto a chi l'opera l'ha realizzata. I lavori intanto proseguono con le cosiddette «piccole e medie imprese», a partire proprio da Kostruttiva che stanno progettando decine di opere. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CORTINA

## Nuova cabinovia del Col Drusciè: aperta la gara da 116 milioni

Aperta la gara per l'affidamento di progettazione, costruzione e gestione della nuova cabinovia del Col Drusciè. **SEGAFFREDDO / APAG.26**

CORTINA D'AMPEZZO

# Nuova cabinovia del Col Drusciè aperta la gara: base d'asta 116,5 milioni

L'impianto sarà pronto per i Mondiali e sostituirà il primo tronco della "Freccia nel cielo" triplicandone la portata

**Si parte dal progetto della società Tofana  
Termine di adesione fissato al 25 marzo**

CORTINA. Aperta ieri la gara d'appalto per l'affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione della nuova cabinovia del Col Drusciè. La Provincia di Belluno, che ha il ruolo di stazione appaltante anche per le opere dei Mondiali 2021, ha aperto la gara che vede un importo a base d'asta di 116 milioni e 500 mila euro. La cifra è più che ragguardevole e comprende la progettazione esecutiva, la realizzazione e la gestione funzionale ed economica per 47 anni della nuova cabinovia Cortina-Col Drusciè che sarà pronta per la rassegna iridata 2021; sono anche incluse la manutenzione ordinaria e straordinaria e l'eventuale adeguamento normativo che si dovesse rendere necessario per tutta la durata della concessione.

Chi vincerà l'appalto dovrà realizzare in undici mesi l'impianto che andrà a sostituire il primo tronco della funivia "Freccia nel cielo".

Il progetto di partenza è quello della società Tofana della famiglia Vascellari, che si è affidata allo studio G22 Project. La stazione a valle, che si trova dietro lo stadio Olimpico, verrà completamente rinnovata e presenterà una generosa area bar, un moderno deposito sci e una nuo-

va area biglietteria, come pure nuovi uffici e alloggi per il personale. Una grande piazza antistante conferirà alla stazione maggiore respiro. Gli sciatori transiteranno per la nuova stazione di partenza e saliranno sul nuovo impianto: una cabinovia di moderna concezione, le cui cabine avranno una capienza di 10 persone e permetteranno di raggiungere la portata massima di 1.800 persone l'ora rispetto alle 600 della funivia attuale. Il nuovo impianto è un intervento pensato per i Mondiali ed è inserito nel secondo livello di opere che gestisce il commissario di Governo Luigi Valerio Sant'Andrea. La proposta è stata presentata dal raggruppamento Tofana srl e Leitner spa: Sant'Andrea ha valutato positivamente la fattibilità della proposta per l'affidamento in concessione (mediante finanza di progetto) della progettazione, costruzione e gestione della nuova cabinovia, dichiarandone contestualmente la pubblica utilità, l'urgenza e il preminente interesse nazionale.

L'iniziativa viene infatti portata avanti con la formula del partenariato pubblico privato. Oltre a realizzare l'impianto, chi vincerà la gara dovrà anche gestire l'impianto per 47 anni. Al termine, salvo ulteriori decisioni politiche, la struttura passerà in concessione al Comune di Cortina.

L'aggiudicatario della concessione dovrà corrispondere

a Tofana srl l'importo di 5.508.000 euro, compreso nel costo dell'investimento, quale valore della residua durata della concessione dell'impianto esistente e della proprietà dei cespiti funzionali alla realizzazione del nuovo impianto. La concessione ha una durata di 47 anni e 11 mesi, di cui 11 mesi per la realizzazione dei lavori. È previsto un contributo pubblico (concesso dal commissario Sant'Andrea, finanziato dal Governo e da erogarsi a stato avanzamento lavori) di 7.500.000 euro.

Il contributo contribuisce alla copertura di una quota del costo necessario per la realizzazione dell'impianto, (che ammonta a circa 22 milioni) e quindi anche della valorizzazione dei cespiti esistenti, dei costi di progettazione e delle somme per le funzioni amministrative relative all'aggiudicazione della concessione, alla direzione lavori e ai collaudi. La Provincia di Belluno ha aperto la gara, il termine per partecipare è il 25 marzo. Seguiranno le verifiche e saranno appaltate l'opera e la sua gestione. —

**Alessandra Segafreddo**

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il rendering di una delle stazioni della nuova cabinovia del Col Druscìe

**Nordest**  
**Pedemontana, via libera Tar**  
**«Nessun vantaggio ai privati»**



Pedemontana Veneta, ora c'è non solo il via libera, ma anche l'“approvazione” del Tar che ha dichiarato inammissibili i due ricorsi proposti dal gruppo Salini Impregilo contro la Regione Veneto.

Vanzan a pagina 13

# Pedemontana, il Tar dà via libera

► “Inammissibili” i ricorsi di Impregilo-Salini. Per i giudici le modifiche al Terzo atto convenzionale sono legittime ► Il governatore Zaia: «È stata riconosciuta la pulizia e la correttezza assoluta dei procedimenti adottati»

## DUE ANNI FA L'AUMENTO DEL CONTRIBUTO PUBBLICO PER FAR RIPRENDERE I LAVORI

### LA SENTENZA

VENEZIA Pedemontana Veneta, adesso c'è non solo il via libera, ma anche l'“approvazione” del Tar. Il Tribunale amministrativo regionale del Veneto (sezione prima, presidente Maurizio Nicolosi) ha dichiarato infatti inammissibili i due ricorsi proposti da Salini Impregilo, con intervento ad adiuvandum di Codacons e di alcuni privati, contro Regione Veneto, Consorzio stabile Cis e la Spa Superstrada Pedemontana Veneta. Oltre a respingere tutte le domande di condanna della Regione al risarcimento danni e a disporre che Salini Impregilo risarcisca a Palazzo Balbi le spese di giustizia, i giudici amministrativi sono entrati anche nel merito della vicenda, valutando quel Terzo Atto Convenzionale che da più parti, in primis il M5s, era stato visto come un “regalo” ai privati. Ebbene, per il Tar “le modifiche introdotte con il Terzo Atto Convenzionale non modificano in modo sostanziale la concessione, non comportano un nuovo equilibrio economico dell'operazione a favore della concessionaria, né comportano una diversa allocazione dei rischi tra le parti”. Le modifiche apportate due anni fa alla concessione devono dunque ritenersi “ammissibili e legittime”.

«Una sentenza - ha commenta-

to il governatore Luca Zaia - che definisce con chiarezza come il percorso giuridico adottato per la realizzazione della Pedemontana Veneta sia, e sia stato, corretto.

Ricordo che, affrontando questo dossier, abbiamo coinvolto la Corte dei conti, l'Anac e l'Avvocatura dello Stato. Ho nominato Commissario per l'opera il vice avvocato generale dello Stato, Avvocato Marco Corsini e abbiamo affrontato tutte le procedure in maniera legittima e trasparente. Ora il Tar riconosce la pulizia e correttezza assoluta dei procedimenti adottati».

### LE MOTIVAZIONI

Rappresentata e difesa dagli avvocati Luisa Londei, Francesco Zanlucchi, Ezio Zanon e dal professor Bruno Barel, la Regione Veneto incassa dunque un risultato importante che dovrebbe mettere fine alla ridda di accuse e polemiche sulla parte finanziaria dell'opera, quei 94 chilometri di superstrada a pagamento che collegheranno Montebelluna a Spresiano passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, Bassano, Montebelluna e a nord di Treviso. Secondo il Tar, infatti, “il Terzo Atto Convenzionale ha avuto come effetto soltanto quello di contribuire ad un chiaro equilibrio dell'allocazione dei rischi nell'ambito del rapporto concessorio esistente”. E ancora: “l'allocazione del rischio della domanda sulla concedente è stato espressamente previsto e voluto proprio dall'Ati di cui la ricorrente era capogruppo e mandataria”. «Il Tar - ha commentato il professor Barel - analizzando nel merito il Terzo atto convenziona-

le ha detto che le modifiche apportate sono state corrette e che non hanno alterato l'impianto originario».

### LA STORIA

Il Terzo Atto convenzionale fu sottoscritto il 29 maggio 2017 tra la Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta e la Superstrada Pedemontana Veneta Spa. Questi gli elementi essenziali: nessuna modifica dell'importo complessivo dei lavori, rimasto fissato a 2.258 milioni di euro; incremento del contributo pubblico in conto costruzione per ulteriori 300 milioni di euro (assunti dalla Regione con mutuo presso la Cassa depositi e prestiti), giungendo infine alla somma di euro 914.910.000,00; assunzione in capo alla Regione Veneto del potere di fissare le tariffe da praticare all'utenza e conseguente attribuzione alla Regione Veneto degli introiti tariffari; remunerazione del concessionario esclusivamente tramite il canone di disponibilità annuale. Secondo Salini-Impregilo la nuova convenzione ribaltava il rischio del traffico, mentre il concessionario poteva godere di un “rilevantissimo” canone di disponibilità. In sintesi, la tesi - peraltro sostenuta anche dall'opposizione in consiglio regionale - era che il pubblico si esponeva a maggiori costi e a maggiori rischi, mentre il privato, Consorzio Sis, poteva solo guadagnarci. Tesi bocciata dal Tar.

**Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**LA CAUSA** Il professor Bruno Barel ha assistito la Regione con Luisa Londei, Francesco Zanlucchi e Ezio Zanon. Sopra, un cantiere

## Cav

### **Cgil: «Bene i conti, e ora assunzioni»**

Bene i conti della Cav, ma ora tocca agli organici. Così la Cgil. Che, alla luce di un bilancio della società autostradale chiuso con un utile di 23,4 milioni di utile, si «aspetta a breve un incontro». La segretaria Filt Federica Vedova e i rappresentanti aziendali Stefano Molena e Pasquale Bartiromo riconoscono «il valore virtuoso di questa società nell'ambito regionale e nazionale: siamo altresì convinti che questi considerevoli dati di bilancio e le dichiarazioni del Cda dovevano andare anche a riconoscere il ruolo e le professionalità dei lavoratori Cav. Da troppo tempo il tema del ricambio generazionale e i carichi di lavoro stanno mettendo in notevole sofferenza e criticità il mondo del lavoro in Cav».



# Toninelli: «Strategica la strada Padana inferiore»

► De Poli: «Il Governo allora la finanzia»  
Al via il passaggio in Anas

## L'ANNUNCIO

VENEZIA «Il decreto con cui la Regione Veneto ha trasferito circa 700 chilometri di strade ad Anas risulta attualmente in attesa di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Quindi abbiamo terminato l'iter. Nel proseguo dell'iter in corso il Ministero porrà la massima attenzione per un'opera strategicamente importante per lo sviluppo della bassa padovana come la Strada regionale 10 "Padana inferiore", senza escludere di prendere in considerazione il progetto preliminare già commissionato da Veneto Strade». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli (M5s), rispondendo durante il question time al Senato a un'interrogazione di Antonio De Poli (Udc). Toninelli ha ricordato che il decreto del presidente del Consiglio del 21 Luglio 2017 «ha stanziato nel Fondo infrastrutture 440 milioni destinati ad interventi di riclassificazione della rete stradale. Successivamen-

te, nel 2018 il Fondo è stato ulteriormente rifinanziato per oltre 640 milioni di euro. Ad oggi, quindi, per gli investimenti sui tratti stradali trasferiti dalle Regioni ad Anas sono stanziati risorse pari ad oltre 1 miliardo di euro».

## LE REAZIONI

«E allora il governo la finanzia - ha commentato il senatore De Poli - Chiediamo fatti concreti: la Strada regionale la vogliamo portare a casa per il bene del nostro territorio, di ciascuno dei 220.000 abitanti della Bassa Padovana».

Soddisfatta l'assessore regionale Elisa De Berti (Lega): «Il passaggio formale delle strade in Anas permetterà di procedere con la realizzazione della Grezzanella (il cui progetto esecutivo è in fase di conclusione da parte di Veneto Strade) a Villafranca di Verona e il primo stralcio funzionale della variante alla S.R. 10 Legnago-Carceri (Veneto Strade sta redigendo il definitivo di tutto il tracciato da Legnago a Carceri e realizzerà anche il progetto esecutivo del primo stralcio funzionale). Si tratta in entrambi i casi di opere sollecitate dal territorio e attese da molti anni».

RIPRODUZIONE RISERVATA



# Pedemontana nodi da sciogliere «Per la zona nord la soluzione c'è»

► Conte: «Risolveremo tutto con le rotatorie sulla Strada Ovest»  
Pezzato e Pelloni: «Ma i problemi ci saranno nelle ore di punta»

## LA POLEMICA

**TREVISO** Lo studio della Regione sui flussi di traffico che la Pedemontana riverserà nella rete viaria trevigiana, rassicura Ca' Sugana. Stando ai calcoli degli esperti, non ci sarà quell'invasione di auto e camion prospettata da molti. Ma non risolve un problema cruciale per la città: la sofferenza che dovranno sopportare i quartieri a nord. In prima linea c'è San Pelaio: parte del traffico in uscita dalla Pedemontana arriverà a Povegliano per poi proseguire su Strada San Pelaio, nel cuore del quartiere, e sbucare in Strada Ovest. L'aumento di traffico è stato stimato in 625 auto al giorno. E subito Stefano Pelloni (Pd) e Fabio Pezzato (Lista Manildo) hanno sottolineato un aspetto cruciale: i picchi di traffico.

## IL NODO

«La questione è molto semplice - osserva Pezzato - se queste 625 auto al giorno si concentrano nelle ore di punta, per San Pelaio la situazione diventerà molto complicata. E comunque stiamo parlando di un studio empirico e mi auguro verosimile. È vero che è stato redatto e firmato da tecnici, ma anche la situazione di Veneto Banca e Banca di Vicenza era stata esaminata dai tecnici e abbiamo visto come è

andata a finire. E ultima cosa: vanno benissimo i progetti per rendere più scorrevole la Strada Ovest, bene le rotatorie, ma spero che vengano realizzate almeno in contemporanea alla Pedemontana».

## «È VERAMENTE UTILE?»

Pelloni, oltre a sollevare gli stessi dubbi e le identiche preoccupazioni di Pezzato su San Pelaio, fa un passo in più: «Da questo studio, alla fine, emergono un paio di aspetti. Il primo: il quarto lotto della tangenziale serve ma andrebbe fatto prima della Pedemontana, mentre il Terraglio Est pare inutile. Secondo: i dati ipotizzano che la Pedemontana sarà percorsa da circa 25mila auto al giorno. Non sono molte. Quindi o i dati sono ottimistici, oppure la Pedemontana non è così utile»

## LA REPLICA

Il sindaco Mario Conte, ovviamente, non la pensa così: «La Pedemontana non è uno spauracchio - premette - e la partita la perdono tutti coloro che hanno sempre remato contro. Invece è un'opera necessaria e non avrà ripercussioni pesanti nei nostri territori, anche se è giusto farsi trovare pronti». E su come non farsi sorprendere Conte ha le idee chiare: «I dati ci tranquillizzano ma noi continuiamo con i

nostri studi legato alle ripercussioni che la Pedemontana avrà nei quartieri. Siamo sollevati da quanto emerso dalla rilevazione fatta dalla Regione. Vogliamo però proseguire la nostra partita legata al quarto lotto della tangenziale, opera che riteniamo strategica e funzionale alla Pedemontana; e continueremo anche a progettare la riqualificazione della Strada Ovest che, proprio in virtù di quei dati che comunque vedono una leggera sofferenza dei quartieri a nord, è sempre più necessaria».

E sui problemi di San Pelaio, il sindaco rassicura: «Ci potrà essere una leggera sofferenza - ammette - ma ricordo che viale della Repubblica, meglio conosciuto come Strada Ovest, risulta come una barriera tra i quartieri a Nord e il resto della città. È quindi necessario snellire il traffico. Inoltre è anche una barriera per chi deve percorrere la città da est e ovest e troppo spesso costretto a perdere anche un'ora di tempo. Questo risulta un punto nevralgico della città che vogliamo prendere in mano».

**Paolo Calia**





**IL NODO** La riqualificazione della Strada Ovest risolverà i problemi di traffico della Pedemontana

# Progetto per la stazione «Bloccate il Piano casa»

►Le municipalità di Mestre e Marghera puntano i piedi sullo sviluppo edilizio previsto dall'Accordo di programma

## URBANISTICA

**MESTRE** Le municipalità mettono le mani avanti sul piano di riqualificazione della stazione. Ieri pomeriggio nella V commissione consiliare a Ca' Farsetti si è continuato a discutere del progetto, voluto dal sindaco Brugnaro, di riqualificazione della stazione di Mestre e in particolare del collegamento con Marghera. Tante le perplessità attorno ad un progetto la cui realizzazione appare ancora lontana. È spettato all'architetto Danilo Gerotto, direttore Sviluppo del territorio del Comune, rispondere ad alcune osservazioni presentate dalle Municipalità di Mestre e Marghera. Entrambe – ha evidenziato – hanno espresso parere favorevole al progetto, a condizione che i loro pareri vengano recepiti. «Tra le preoccupazioni delle due Municipalità c'è quella che sia specificata l'impossibilità di ricorrere al Piano casa. Il timore infatti è che la cubatura stabilita nell'ac-

cordo possa essere ulteriormente aumentata. Ma in realtà questa cosa non è possibile e sarà garantita da una prescrizione inserita dentro alla convenzione, in modo che tutto sia più chiaro».

## IL PIANO FINANZIARIO

A detta di tutti l'incognita maggiore del progetto è rappresentata dalla sua sostenibilità finanziaria. Se infatti, come prospettato, la grande piastra sopraelevata potrebbe ospitare non tanto attività commerciali ma spazi sociali (come quello realizzato al Candiani), il problema consisterebbe in un mancato ritorno economico. «Rimango perplesso in merito alla piastra. Non vorrei – il commento del consigliere Emanuele Rosteghin (Pd) – ci fosse un'idea che abbiamo in mente che dovrà scontrarsi poi con la parte concreta della sua realizzazione». «Vincolare i proventi definiti col beneficio pubblico – ha risposto Gerotto – non appare opportuno». Infatti il Comune ha posto un limite di un

anno per l'avvio dell'opera che dovrà essere realizzata da Rfi; dopodiché, se questo non avverrà, potranno essere coinvolti i privati.

Le Municipalità hanno sottolineato inoltre come la piastra sopraelevata non potrà rappresentare un semplice collegamento, ma dovrà avere qualità architettoniche. Punto che Gerotto ha accolto, sottolineando l'importanza di un potenziamento della stazione di Mestre da attuare assieme al Gruppo Ferrovie. A tale proposito il consigliere Davide Scano (M5S) ha posto l'attenzione sullo spazio molto ristretto davanti alla stazione: 2546 metri quadri, in confronto a quello di Verona, di 35mila metri quadrati. Ecco allora che potrebbe essere considerata valida l'ipotesi di una doppia opzione per l'entrata della stazione ferroviaria da via Ulloa, verso Marghera: uno dei progetti che si potrebbero realizzare in futuro.

**Marta Gasparon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## ACCORDO DI PROGRAMMA

Un rendering del progetto in discussione: emergono dubbi sulla sostenibilità finanziaria dell'Accordo di programma sulla stazione di Mestre e sullo sviluppo edilizio previsto nel piano



*Il nuovo testo dei contratti pubblici si differenzierà il meno possibile dalle direttive europee*

# Riforma del codice secondo la Ue

## Abolizione dei provvedimenti attuativi e linee guida Anac

Pagina a cura  
DI ANDREA MASCOLINI

**U**n nuovo codice degli appalti, snello, semplice, chiaro, che si differenzi il meno possibile dalle direttive europee, suddiviso per materie, con il ripristino del regolamento e l'abolizione di ogni provvedimento attuativo, linee guida Anac incluse e che tenga conto della massima tutela degli operatori economici sia sul fronte degli adempimenti burocratici, da ridurre al minimo, sia per la certezza dei pagamenti; prevista una procedura accelerata per i pareri sul decreto delegato che dovrà essere varato entro un anno (entro due anni il regolamento).

**Va in questo senso la nuova delega varata** la scorsa settimana dal consiglio dei ministri per la riforma del codice dei contratti pubblici che, insieme all'annunciato decreto Sblocca cantieri, nelle intenzioni del governo dovrebbe riorganizzare il quadro normativo assicurando certezza di regole, rilancio degli investimenti e, soprattutto, maggiore capacità di spesa delle pubbliche amministrazioni.

**La delega si presenta con diversi elementi di novità** rispetto all'articolo 12 del disegno di legge sulle Semplificazioni che era stato approvato a metà dicembre 2018 e che adesso assume una dignità di autonomo disegno di legge (di cui si attende la

presentazione alle Camere).

**In primo luogo, viene delineata una procedura più rapida** per l'acquisizione dei pareri sul decreto delegato (che poi sarà il codice dei contratti): ad esempio i pareri della Conferenza unificata, del Consiglio di stato e dell'Anac, dovranno esprimersi in 45 giorni ma dopo questo termine «il governo può comunque procedere». Trattandosi di pareri non vincolanti il governo potrà non tenere conto dei pareri ma dovrà comunque rispondere «con le proprie osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione».

**La nuova delega, che comunque conferma** i nove criteri direttivi già previsti nella versione di dicembre, introduce come altri elementi di novità riferimenti in ordine alla necessità di «promuovere lo sviluppo di forme di acquisto di beni, servizi e lavori gestite attraverso i sistemi informatici di negoziazione» messi a disposizione da Consip e richiama il cosiddetto divieto di *gold plating* già contenuto nella delega del 2016 ma non del tutto rispettato nel decreto 50 che adesso compare anche se in misura graduata: «Eliminare i livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti per l'adeguamento alla normativa europea, salvo che la loro perdurante necessità sia motivata dall'analisi di impatto della regolamenta-

zione (Air) dei relativi decreti legislativi».

**Nuovi criteri di delega attengono poi al rapporto** fra stazione appaltante e operatori economici: si va dalla necessità di «rendere facilmente conoscibili e accessibili le informazioni, i dati da fornire e la relativa modulistica», alla assicurazione di «uniformità delle modalità di presentazione delle comunicazioni, delle dichiarazioni e delle istanze degli interessati». Più in generale, si fa riferimento anche all'armonizzazione e semplificazioni dei controlli affinché rechino «il minore intralcio possibile alla normale attività di imprese e professionisti». Non solo: occorrerà evitare di «reiterare controlli finalizzati alla verifica di obblighi identici o equivalenti» e prevedere «controlli differenziati in base alle tipologie di attività svolte». Si dovranno poi introdurre norme per il «monitoraggio e il controllo telematico a consuntivo del rispetto dei tempi di conclusione dei procedimenti amministrativi» e «favorire la tempestività dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni».

—© Riproduzione riservata—



# Cementir, balzo dell'utile e supercedola

►I profitti volano a 127 milioni in crescita del 78% ►Grazie anche al consolidamento dell'americana Lwcc  
Proposto dividendo di 0,14 euro in salita del 40% per il 2019 si stima un margine lordo di 250-260 milioni

**IL PRESIDENTE E AD  
CALTAGIRONE JR:  
«NEL 2018 UNA SOLIDA  
CRESCITA DEI RISULTATI  
E UN PIÙ ELEVATO  
RITORNO PER I SOCI»**

## IL BILANCIO 2018

ROMA Si è chiuso un anno «con una solida crescita dei risultati» per il gruppo Cementir, nonostante qualche segnale di affanno in Turchia ed Egitto. Lo dicono i numeri fotografati dal consiglio di amministrazione che ieri ha approvato il progetto di bilancio 2018 con un significativo incremento del dividendo. Dunque, ai conti solidi si aggiungono «marginari più elevati e un più elevato ritorno per gli azionisti», ha commentato Francesco Caltagirone Jr, presidente e amministratore delegato del gruppo.

Nel dettaglio, «l'utile netto è cresciuto del 78% a 127,2 milioni di euro, il margine operativo lordo è salito del 7,1% a 238,5 milioni, in miglioramento di 40 punti base rispetto al 2017 e il risultato operativo è salito del 9%», ha spiegato Caltagirone Jr. A sua volta l'indebitamento finanziario netto «si è significativamente ridotto grazie anche alla cessione delle attività italiane». Risultati, ha poi aggiunto il capo-azienda, che «ci consentono di proporre alla prossima assemblea degli azionisti un incremento del dividendo pari al 40%». E questo vuol dire che la cedola passerà da 0,10 a 0,14 euro per azione.

Sui ricavi da vendite e prestazioni, confermati alla cifra record di

quasi 1,2 miliardi (1.196,2 milioni per la precisione) grazie a una crescita del 4,9% rispetto al 2017, si è fatto sentire il consolidamento della società americana Lehigh White Cement Company (LWCC) a partire dall'inizio di aprile 2018 che ha contribuito per 104,3 milioni ai ricavi consolidati, compensando ampiamente l'effetto Turchia-Egitto.

## L'ACQUISIZIONE NEGLI USA

È la stessa Cementir a spiegare che, a perimetro costante, «i ricavi hanno registrato una flessione del 4,2% dovuta prevalentemente alla significativa riduzione dei ricavi in Turchia ed Egitto, alla notevole svalutazione del tasso di cambio della lira turca con l'euro», ma anche alle «sfavorevoli condizioni climatiche in Nord Europa». Positivo è stato invece l'andamento dei ricavi in Belgio, Malesia e Cina. Tanto che a cambi costanti 2017, i ricavi sarebbero stati pari a 1.273,2 milioni, superiori dell'11,7% rispetto all'anno precedente, sottolinea la nota del gruppo.

Un copione simile spiega il netto miglioramento del Margine operativo lordo che «ha beneficiato da del contributo di LWCC per 17,1 milioni e del miglioramento in Belgio, Cina e Svezia». Ma nello stesso tempo «ha risentito del peggioramento dei risultati in Egitto e Turchia e, in misura minore, in Malesia». Di qui l'utile operativo fotografato a 153,2 milioni, in crescita del 9%.

Infine va segnalato il calo dell'indebitamento finanziario netto a 255,4 milioni, in diminuzione di 287,9 milioni rispetto al 2017 gra-

zie «principalmente all'incasso del corrispettivo di 315 milioni per la cessione della controllata Cementir Italia, parzialmente compensata con l'acquisizione del 38,75% di LWCC (87,7 milioni), dalle dinamiche del capitale circolante netto, dagli investimenti (67 milioni) e dalla distribuzione dei dividendi.

## LE PREVISIONI

Sarà il 2019, dunque, il primo anno il cui il gruppo Cementir potrà beneficiare per intero dello shopping negli Stati Uniti. Le attività di integrazione di LWCC si «completeranno entro il primo trimestre», spiega infatti la società. E allora sarà anche più chiara la nuova composizione numerica del gruppo. Nel frattempo le previsioni di Cementir parlano di numeri di tutto rispetto: «Con l'attuale perimetro industriale si prevede di raggiungere a livello consolidato un fatturato di circa 1,25 miliardi e un margine operativo lordo tra 250 e 260 milioni». L'indebitamento finanziario netto è visto ancora in calo a fine 2019, a circa 245 milioni di euro. E questo nonostante il capitolo investimenti per circa 70 milioni, in salita rispetto ai 66,7 del 2018. Previsioni, queste, che oltre a includere gli impatti stimati dei principi contabili IFRS 16, tengono conto «sia di una svalutazione del tasso di cambio della lira turca che un ulteriore indebolimento della congiuntura». Naturalmente «andranno eventualmente riconsiderate in caso di un ulteriore peggioramento del quadro macroeconomico», spiega la stessa società.

**R. Amo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**Francesco Caltagirone Jr, presidente e ad di Cementir**

**APRIRANNO MILLE CANTIERI**

Modello Zamberletti per la ricostruzione in montagna

PELLIZZARI / PAG. 12

**Ecco i mille cantieri per il rilancio del Friuli**

Si parte a settembre: il sistema "Zamberletti 2.0" coinvolge i sindaci come nel 1976. Affidamenti diretti fino a 200 mila euro

**L'operazione è in mano al vice presidente della Regione: solo lui può effettuare i pagamenti**

**L'ufficio di supporto con 10 persone è stato affidato al direttore della Protezione civile**

**Giacomina Pellizzari**

**TOLMEZZO.** Mille cantieri e 452 milioni di euro da spendere: 372 stanziati dallo Stato in tre anni e 80 dalla Regione per rifare tutto ciò che il maltempo ha distrutto o danneggiato lo scorso autunno. Su questi numeri si basa l'operazione "Zamberletti 2.0" che prendendo il nome del commissario di Governo per la gestione dell'emergenza post sisma nel 1976, riporta la speranza alla montagna friulana. Si tratta di un'operazione complessa incentrata su un insieme di deroghe che consente di affidare direttamente gli appalti fino a 200 mila euro e di chiedere cinque offerte per quelli di importo superiore. Tagliati i tempi di gara, in sette giorni, attraverso la convocazione della Conferenza dei servizi, saranno raccolti anche i pareri e le autorizzazioni necessarie. A settembre partiranno i primi 300 cantieri. Ieri, nella sede dell'Uti della Carnia, l'illustrazione del sistema.

**IL MODELLO**

La gestione del modello è stata affidata dal commissario delegato, Massimiliano Fedriga, al soggetto attuatore ovvero al vice presidente della Regione, Riccardo Riccardi, che, a sua volta, sarà affiancato dall'ufficio di supporto coordinato dal direttore della Protezione civile, Amedeo Aristei. Come ai tempi del terremoto si prevede il patto con i sindaci ai quali è stata affidata la responsabilità nella definizione dei progetti e nella realizzazione dei lavori. Messa in moto lo scorso 27 ottobre quando le raffiche di vento e la pioggia battente costrinse la Protezione civile a lanciare l'allerta rossa, la macchina operativa non si è mai fermata.

**L'EMERGENZA**

Di fronte alle strade interrotte, agli sfollati di Ovaro, alle frane e a oltre 700 mila metri cubi di legname a terra, la Regione ha stanziato subito 4 milioni di euro ai quali la Protezione civile ha aggiunto 1 milione 115 mila euro. In quelle ore, nei 30 comuni più colpiti sono stati realizzati 133 contratti di somma urgenza.

**LE NOMINE**

Nominato il commissario, il dipartimento nazionale della Protezione civile ha stanziato i primi 6,5 milioni di euro. Fedriga ha affidato a Riccardi tutte le funzioni previste dall'ordinanza per la gestione dell'emergenza e dell'attività di ripristino. Il vice presidente ha costituito un ufficio di supporto con sei persone che a breve saliranno a 10, coordinato da Aristei. La cabina di regia composta da tutti gli assessorati competenti, invece, ha dettato le linee guida per la scelta degli interventi e delle priorità.

**GLI INTERVENTI URGENTI**

I primi 6,5 milioni saranno spesi per la realizzazione di 115 interventi (111 sono in corso gli altri 4 partiranno a breve) che prevedono la costruzione di guadi, il ripristino delle fognature e degli acquedotti ostruiti, lo sghiaamento dei corsi d'acqua e il ripristino delle loro sponde nonché la mitigazione del rischio caduta massi. Circa 140 mila euro sono stati utilizzati per pagare i rimborsi straordinari al personale impegnato sul territorio. Dei 111 interventi, almeno 60 per un valore di 3,8 milioni sono stati attuati da cinque enti, mentre i 23 Comuni coinvolti hanno già portato a termine 48 interventi per una spesa di 372 mi-

la euro. Altrettanto importante l'impegno delle direzioni regionali che subito dopo il disastro hanno attuato 7 interventi costati 2,1 milioni di euro. La ricognizione dei danni, però, prevede 1.138 interventi in 86 comuni e un valore pari a 553.694.922 euro. Di questi 320 criticità sono state segnalate dai privati in 37 comuni e 36 dalle attività produttive in altre 22 località. Complessivamente la tempesta Vaja ha colpito 53 comuni in provincia di Udine, 26 nel Goriziano e 5 nel Goriziano. E se il massimale del rimborso per un nucleo familiare non supera i 5 mila euro per le aziende arriva a 20 mila. L'importo dei lavori ammonta a 316 milioni, il 70 per cento dei cantieri ha un valore inferiore a 200 mila euro. Riccardi gestisce la regia, la supervisione, la scelta degli interventi, l'approvazione e il controllo della spesa. Sarà sempre lui ad approvare i progetti, a gestire le Conferenze dei servizi e a effettuare tutti i pagamenti per passare poi ai collaudi e alle rendicontazioni delle spese. I Comuni, i gestori delle reti e le direzioni regionali, invece, si occuperanno dell'attività operativa e della gestione dei procedimenti, svolgeranno le funzioni di Rup (Responsabile unico del procedimento) e in veste di stazioni appaltanti individueranno i progettisti e le imprese per arrivare alla gestione della fase di attuazione fino al rilascio del certificato di collaudo. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## RICOGNIZIONE DEI DANNI



**553.694.922,16** euro: **1.138** interventi comunali e sovracomunali in 86 comuni

**2.497.934** euro: **320** interventi segnalati dai privati in 37 comuni

**2.614.158,90** euro: **36** interventi segnalati dalle attività produttive in 22 comuni

	2018	2019	2020	2021	Totale
Fondi Fvg	5.165.000	43.000.000 6.000.000	20.000.000	8.000.000	82.165.000
Fondi statali	/	168.614.260,11	105.132.384,77	96.120.036,14	369.873.681,02
<b>Totale</b>	<b>5.165.000</b>	<b>217.614.260,11</b>	<b>125.132.384,77</b>	<b>104.120.036,14</b>	<b>452.031.681,02</b>

### DEROGHE

- ➔ Soglia affidamenti diretti da 150.000 a 200.000 euro
- ➔ Oltre 200.000 euro: 5 richieste di offerte
- ➔ Riduzione dei tempi di gara
- ➔ Riduzione dei tempi di verifica dei requisiti prima dell'avvio del contratto
- ➔ Conferenza di servizi in 7 giorni
- ➔ Garanzia della trasparenza e parità di trattamento delle imprese e professionisti attraverso l'uso della Piattaforma e Appalti Fvg e l'applicazione delle linee guida Anac per la rotazione degli appalti

### IL MODELLO

- **Soggetto attuatore:** regia, supervisione/coordinamento, scelta degli interventi, approvazione e controllo della spesa
- **Comuni, gestori reti, direzioni regionali:** attività operativa di attuazione, gestione procedimenti

**I lavori sfrattano il mercato, allo studio l'area di viale Cossetti**

MILIA / PAG. 19



# I cantieri sfratteranno il mercato cittadino Il Comune studia l'area di viale Cossetti

Prova generale con gli stand europei a maggio. L'assessore: «Pensiamo di togliere i paletti della pista ciclabile»

**Martina Milia**

Il mercato cittadino cerca casa. O quanto meno una dependance per ospitare gli stand che dovranno traslocare per alcuni mesi, alcuni magari per un periodo più lungo, per consentire i lavori di riqualificazione del centro storico. In questi primi mesi dell'anno l'amministrazione comunale ha tenuto diverse riunioni con gli operatori «e la settimana prossima – spiega l'assessore al commercio Emanuele Loperfido – dovremmo chiudere il cerchio per poter poi iniziare ad avvisare i diversi operatori. Definire un cronoprogramma non è facile, ma stiamo cercando di lavorare in modo puntuale».

**I CANTIERI**

Dalla tarda primavera partiranno i cantieri per la riqualificazione del centro città. Tra cantieri legati ai fondi europei (Pisus) e quelli che rientrano nel bando delle perife-

rie – entrambi con tempi precisi da rispettare, pena la perdita dei fondi – la città all'interno del ring subirà importanti trasformazioni. I lavori interesseranno anche l'area tradizionale del mercato, in particolare quella che riguarda piazza della Motta, via Roma e via dei Molini.

**NUOVO CIRCUITO**

Partendo da questo fatto, l'amministrazione comunale ha avviato un dialogo con i rappresentanti degli ambulanti per cercare una soluzione che possa «mantenere un circuito del mercato. Una ipotesi, in particolare – prosegue Loperfido –, è quella di utilizzare viale Cossetti. Per questa ragione stiamo ragionando sulla rimozione dei paletti che delimitano la pista ciclabile, così da consentire la sistemazione dei banchi nel rispetto delle norme di sicurezza». Lo spostamento di alcuni stalli in questi mesi è servita per fronteggiare i lavori in corso a palazzo San Marco.

**MERCATO EUROPEO**

Una prova generale si avrà con il mercato europeo, in programma dal 3 al 5 maggio, in cui sarà coinvolto anche viale Cossetti (oltre a via Trento e piazza Risorgimento).

**IPALETTI**

La delimitazione della pista ciclabile voluta dalla precedente amministrazione è stata in passato al centro di diverse polemiche, sia per la pericolosità dei manufatti metallici – non sono mancati gli incidenti –, sia per il fatto che occupi una porzione importante della strada e non consenta iniziative. Lo scorso anno il mercato europeo era rimasto fuori dal circuito proprio per la mancanza degli spazi necessari a ospitare gli stand. Quest'anno il problema sarà rimosso e, se andrà bene, il circuito potrà essere replicato per il mercato del mercoledì e sabato. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## I PRINCIPALI INTERVENTI



### Corsi e largo San Giorgio

A giugno partirà la riqualificazione dei due corsi – con il rifacimento della pavimentazione – e di largo San Giorgio. Queste sono aree dove non ci sono bancarelle del mercato.



### Via Mazzini

Sempre la prossima estate prenderà il via anche la riqualificazione di via Mazzini, che comprende sottoservizi, strada, marciapiedi e anche la casetta Liberty di parco Querini.



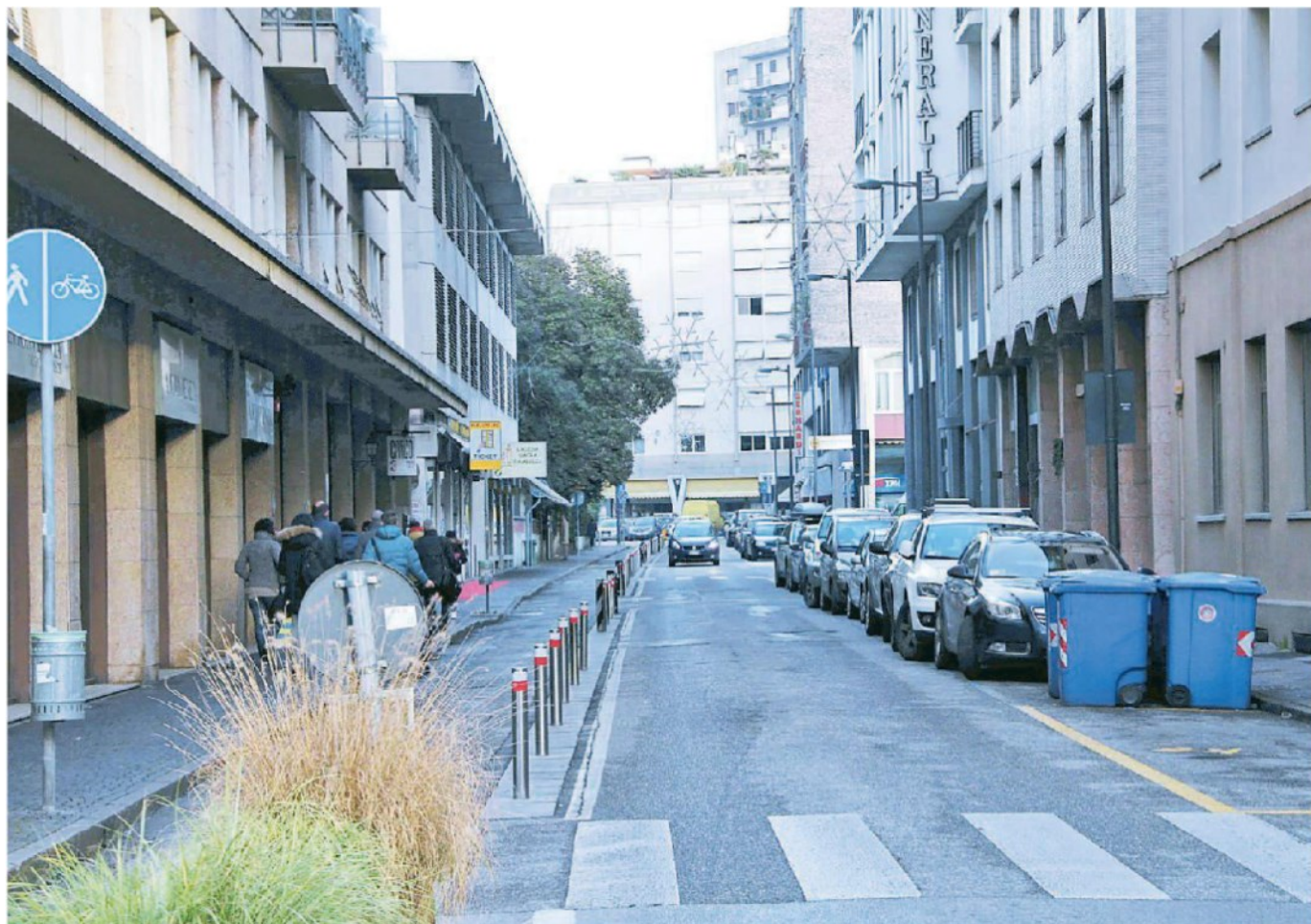
### Piazza della Motta

Il cantiere di piazza della Motta, piazzetta donatori e via Roma, partirà invece in autunno e durerà circa 15 mesi.



### Il parcheggio

Il circuito in via Cossetti sarebbe favorito anche dal parcheggio che sarà realizzato, a fine anno, nell'area dell'ex comando dei vigili del fuoco in via Fratelli Bandiera.



L'amministrazione comunale sta valutando l'eliminazione dei paletti metallici in viale Cossetti per consentire le manifestazioni

# Cimpello-Gemona, «le risorse si trovano»

Castagna (Autovie) apre alla richiesta di Unindustria e Comune di Pordenone. Sarà possibile «se la Regione lo vorrà»

**Il comitato Arca:  
«Il collegamento non è  
utile allo sviluppo  
turistico del territorio»**

Se la Regione vorrà realizzare una nuova autostrada – da Cimpello a Gemona –, la nuova società dell'Alto Adriatico potrà trovare le risorse grazie al rinnovo trentennale della concessione. A lasciare aperta la porta il presidente di Autovie Venete, Maurizio Castagna, durante l'incontro di ieri mattina in fiera, promosso da BM Sport&Drive.

Il futuro della sicurezza e, contemporaneamente, dello sviluppo economico dell'intera Regione Friuli Venezia Giulia passa attraverso le grandi opere. E tra queste non c'è solo la A 4. Il presidente degli industriali di Pordenone, Michelangelo Agrusti, ha ribadito ancora una volta la necessità di completare la Cimpello – Sequals prolungando il collegamento fino a Gemona del Friuli, «completamento indispensabile – ha detto – anche in vista della conclusione dei lavori della Pedemontana Veneta». Il rischio, secondo Agrusti «è che il traffico si riversi sulla viabilità ordinaria, con tutte le inevitabili conseguenze per la viabilità e la si-

curezza». Concetto condiviso e approfondito anche da Cristina Amirante assessore alla mobilità del Comune di Pordenone.

Su chi realizzerà l'opera e qui è stata chiamata in causa Autovie Venete, il presidente Maurizio Castagna ha precisato che «la nuova Società Autostrade Alto Adriatico, grazie all'affidamento della concessione fino al 2048, sarà nella condizione di reperire tutte le risorse tecniche e finanziarie necessarie alla sua realizzazione, se il regolatore e pianificatore regionale riterrà di dar corso all'intervento».

Ma il progetto di una autostrada che guardi a nord non è un tema da affrontare a cuor leggero e non a caso se ne discute da oltre vent'anni. Negli anni si è formato anche un comitato – Arca (Assieme resistiamo contro l'autostrada) – che nel 2012 raccolse più di 3800 firme depositate in Regione.

«Il tema è sempre quello: che benefici avrebbe il territorio da una autostrada che taglierebbe in due i paesi – pen-

siamo a Pinzano, alle colline di Castelnuovo – e che non sarebbe utilizzata dai residenti perché a pedaggio? Da anni – dice Lucia D'Andrea, vicepresidente del comitato e già sindaco di Sequals – lavoriamo per valorizzare la vocazione turistica di questa parte della provincia. Non abbiamo le colline senesi, ma abbiamo un territorio bello e con una sua capacità attrattiva, il tema è economico e non solo ambientale. Davvero pensiamo che l'autostrada sia la risposta? Un'autostrada è come un diamante, per sempre».

Aggiunge D'Andrea: «Mi piacerebbe poi capire quali siano i benefici anche per il resto dell'economia provinciale». Il dibattito è aperto anche perché, se nel 2011 l'investimento stimato dalla Mantovani con la finanza di progetto batteva la cifra di un miliardo e 44 milioni di euro (con un rientro dell'investimento quarantennale), il nodo risorse non è sicuramente secondario. —

M.Mi.

CC BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





Una manifestazione del comitato Arca, nel 2012, contro il progetto dell'autostrada

# Artigiani, fatturati in crescita ma latitano gli investimenti

Note positive nel report dell'associazione. Farsi pagare resta il problema maggiore  
L'aumento dei prezzi è un freno. È la Bassa a soffrire maggiormente la crisi

**Crescono le imprese di servizi innovativi, impianti, servizi, terziario e pulizia**

**Giulia Zanella**

Gli artigiani ritornano ad avere fiducia nelle proprie imprese. E investono per mantenersi competitivi sul mercato, seppur rimangono ancora limitati gli investimenti di livello medio-alto. E tra le criticità, in cima alla lista, resta il problema dei pagamenti e, soprattutto, la crescita dei prezzi da parte di fornitori, senza considerare che le stesse imprese non hanno molta fiducia nel governo nazionale.

Detto questo, a inizio 2019 il saldo d'opinione consuntivo sul fatturato è comunque positivo e incassa un più 10,9, con tre punti in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e le previsioni da qui a giugno sono ottimiste, puntando al 18,3 per cento. Crescono le imprese per servizi innovativi e comunicazione (+28,6%), impianti (+20,5%), servizi e terziario (+19%) e pulizia, mentre perdono quota il comparto dell'alimentare, moda e artistico (-3,4%) e soprattutto le attività legate al benessere e alla persona (-3,5%). Sono questi alcuni dei dati emersi alla presentazione della XXVI indagine congiunturale sull'artigianato, ieri nella sede di Confartigianato-Imprese Udine che, come lo scorso anno (nel 2018 per la prima volta dopo un decennio di saldi negativi si era verificata un'inversione di tendenza per cui gli artigiani avevano dichiarato un più 7,2 per cento sul saldo d'opinione) restituisce una fotografia ottimista. I dati, illu-

strati da Nicola Serio dell'ufficio studi dell'associazione alla presenza del presidente di Confartigianato, Graziano Tirlatti, sono stati raccolti attraverso 600 interviste alle imprese, per elaborare l'indagine congiunturale che, giunta al tredicesimo anno, mette in luce la positività da parte di alcune categorie di artigiani che dichiarano di essersi lasciati alle spalle la fase più buia della crisi.

A soffrire sono i settori che in questi anni hanno visto molte più aperture che chiusure, rileva Serio, e subiscono molto di più la concorrenza e la diminuzione della quota di mercato per la singola azienda, come le imprese legate al benessere della persona, mentre le aziende che hanno resistito e hanno investito in innovazione registrano un saldo positivo. Il report mette in luce come l'andamento del giro di affari della singola ditta migliori in proporzione alla dimensione dell'azienda: quelle più strutturate (con fatturato da 200 a 500 mila euro) sono molto ottimiste con un saldo positivo del 38,9 per cento, che sale al 40 per quelle che superano i 500 mila euro, mentre le realtà con un fatturato tra i 50 e 100 mila euro hanno un saldo d'opinione del +5,7 per cento, che si abbassa al -4,3 per cento per le imprese che si limitano ai 50 mila euro.

Sotto il profilo "geografico", secondo l'indagine, la zona che più ha sofferto è la Bassa friulana, con Cervignano e in particolare Palmanova - meglio invece Latisana - men-

tre per quanto riguarda l'Alto Friuli la dicotomia evidenzia come gli affari vadano meglio per Canal del Ferro - Val Canale rispetto alla Carnia, che continua a mantenere un trend meno ottimista. E se affacciarsi ai mercati esteri rappresenta da sempre una delle migliori soluzioni per crescere, la quota di aziende artigiane che si sono spinte oltre i confini nazionali è diminuita rispetto allo scorso anno. Dal 13,7 in dodici mesi è passata al 10,3 per cento ed è appena un'impresa su dieci a dedicarsi all'export. La stessa decrescita "penalizza" anche il settore del manifatturiero, dove solo un imprenditore su quattro si spinge ad altri mercati, passando da un 32,2 per cento dello scorso 2018 di imprese esportatrici al 25,1 per cento a gennaio 2019.

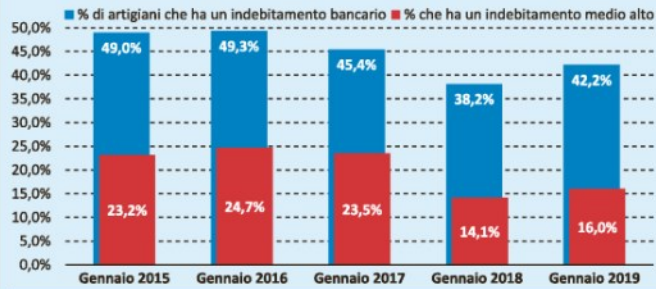
Passando agli investimenti, pur registrando un leggero calo nella fascia medio-alta rispetto al gennaio 2018 (con l'8,7 contro l'11,3 per cento), è del 27,8 la percentuale di artigiani che ha investito per continuare a mantenere la competitività sul mercato e sono in ripresa, dopo il minimo toccato lo scorso anno, anche gli artigiani che hanno affrontato un indebitamento bancario. A gennaio, inoltre, sono molti di più (22,4%) gli artigiani che hanno dichiarato di disporre di una liquidità medio alta rispetto ai propri fabbisogni di cassa ed è in calo (dal 52,4% al 34,5%) la quota di aziende con bassa liquidità. —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

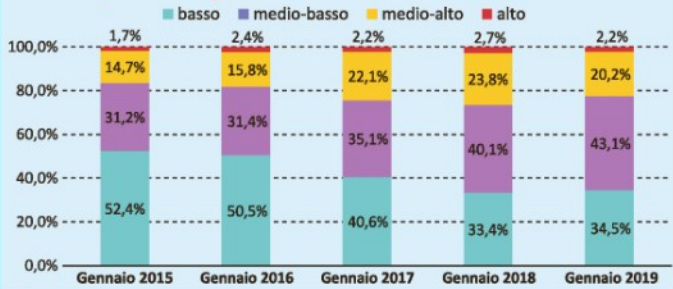




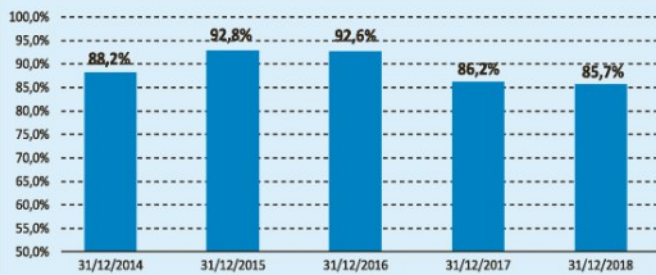
## Andamento della quota di artigiani che hanno un indebitamento bancario



## Andamento del livello di liquidità nelle imprese artigiane



## Stima della quota di dipendenti a tempo indeterminato nell'artigianato della provincia di Udine



## Problemi che gravano sulla competitività e le prospettive delle imprese artigiane

Casi (su 600)	Problema	% di imprese che denunciano il problema	
		%	Rank
590	Crescita prezzi praticati dai fornitori	51,2%	1
598	Crescita dei costi energetici	49,2%	2
524	Allungamento tempi pagamento da parte dei clienti (esclusi gli artigiani che lavorano solo con pagamenti immediati)	48,3%	3
368	Mancanza capitali per investimenti (per chi vorrebbe investire)	41,3%	4
578	Aumento concorrenza sleale	37,4%	5
579	Aumento commissioni e costi bancari	34,7%	6
599	Carenza di domanda (diminuzione clienti o spesa media per cliente)	30,9%	7
376	Aumento tassi di interesse bancari	26,3%	8
524	Aumento degli insoluti (esclusi gli artigiani che lavorano solo con pagamenti immediati)	24,4%	9

In generale, la percentuale di artigiani che denuncia le diverse problematiche oggetto di indagine è in forte calo negli ultimi 5-6 anni

## IL PRESIDENTE TILATTI

## Per i contratti “determinati” si torni ai 36 mesi

«Ripristiniamo i 36 mesi per i contratti a tempo determinato, lasciamo libertà all'imprenditore, ma pretendiamo uno stipendio minimo, una formazione e un controllo sulle coperture assicurative».

Dal mondo degli artigiani, attraverso le parole del presidente di Confartigianato - Imprese Udine, Graziano Tilatti, arriva il monito al governo nazionale. E il riferimento è chiaro: il Decreto Dignità, nell'artigianato, non sembra aver sortito gli effetti desiderati, visto che l'occupazione a tempo indeterminato, rispetto allo scorso anno, è calata passando dall'86,2% all'85,7%. A complicare la situazione, sebbene l'85% dei lavoratori nel settore abbia in tasca un contratto a tempo indeterminato, secondo Tilatti sono state proprio la riduzione della durata dei contratti a tempo determinato e l'aver incanalato in determinate casistiche i metodi di assunzione. «Abbiamo incontrato i rappresentanti regionali del M5s e sono emerse alcune difficoltà che vanno superate», sostiene Tilatti, che sulle riforme pentastellate aggiunge: «Più che reddito di cittadinanza mi piace definirlo di inclusione, misura giusta per chi perso lavoro, ma abbiamo chiesto una semplificazione: che all'assunzione del lavoratore il reddito, per la parte di oneri sociali, venga accreditato sulla posizione Inps». —

G.Z.



La presentazione dell'indagine nella sede di Confartigianato Udine (FOTO PETRUSSI)

VENETO ORIENTALE

**Il nuovo ospedale San Donà-Jesolo inserito nei piani della Regione**

Nasce il progetto del nuovo ospedale San Donà-Jesolo, già inserito nelle schede regionali. Ora la discussione in giunta. **CAGNASSI / A PAG. 33**

LA SANITÀ NEL VENETO ORIENTALE

**L'ospedale San Donà-Jesolo inserito nelle schede regionali**

Prevista la discussione in commissione e giunta: sarà realizzato non prima di 5 anni. L'area Passarella-Caposile la più indicata come sede della struttura

**Oggi a Musile il primo ordine del giorno sul tema: prevista la presenza di Forcolin**

**Giovanni Cagnassi**

**SAN DONÀ.** L'ospedale nuovo del sandonatese già inserito nelle schede regionali in discussione in Regione. Un piccolo capitolo, un piccolo spazio e un grande futuro. Ci vorranno almeno 5 anni, ma per la prima volta questa nuova struttura è stata inserita nell'iter per l'approvazione delle schede che dopo una prima commissione proseguirà in giunta regionale quindi in V commissione per l'approvazione finale. Siamo ormai in dirittura d'arrivo.

Il futuro della sanità tra Basso Piave e litorale prevede, scritto nero su bianco, un ospedale nuovo che fonderà quello di San Donà, ormai vetusto, e quello di Jesolo, ancora più vecchio. Per la casa di cura Rizzola, struttura accreditata dalla Regione, le previsioni sono più incerte. Resterà dove si trova la struttura privata, che potrà però essere inglobata nell'Usl 4 del Veneto orientale o mantenere l'accreditamento

come presidio privato, con specializzazioni che non saranno presenti nel nuovo ospedale. Questo è a grandi linee il contenuto delle schede che però prevedono il mantenimento degli ospedali attuali nei prossimi cinque anni e con potenziamento di risorse e dotazioni. Insomma, la sanità attuale è garantita per un quinquennio, fino alla rivoluzione annunciata.

Quanto all'ospedale di Portogruaro, la scheda della Regione conferma non solo il mantenimento del presidio, contro le fughe in Friuli, ma anche un potenziamento negli anni a venire. Non sarà dunque messo in discussione. I sindaci del Basso Piave e litorale dovranno poi pronunciarsi sul sito e trovare un accordo. L'idea della Regione è di realizzare l'ospedale nuovo del sandonatese-jesolano alle spalle del litorale. L'asse Passarella-Caposile sembra quello più appropriato. Infine i litorali. La Regione garantirà in ogni località turistica dei punti di primo intervento a supporto dei turisti che, ricordiamo, non sono dei malati e in vacanza hanno bisogno più che altro di interventi in caso di urgenza.

Ora il dibattito è aperto an-

che a categorie e cittadini oltre che forze politiche. Il Pd in Regione e anche a San Donà ha invitato a non fare passi avanti azzardati e prima di tutto garantire servizi, oltre che risorse per non parlare del nulla. Francesca Zaccariotto, assessore a Venezia, ma anche consigliere a San Donà, ha manifestato scetticismo su un ospedale lontano dal centro. E lo stesso ha fatto il presidente della Confcommercio mandamentale, Angelo Faloppa che non vorrebbe che il centro di San Donà fosse privato di un servizio così importante anche per mantenerlo in vita. Perplesso anche il tribunale per i diritti del malato. Ma ci sarà tempo per discutere e trovare accordi anche con i sindaci. Oggi, in Consiglio a Musile sarà discusso il primo ordine del giorno che invita la Regione a studiare un progetto per la sanità del territorio e forse ci sarà anche il vice governatore ed ex sindaco, Gianluca Forcolin. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





L'ingresso dell'attuale ospedale di San Donà

## IL BIG DELLE INFRASTRUTTURE DI CASA BENETTON

# Atlantia, l'utile va giù Autostrade e Telepass apertura a nuovi soci

La tragedia di Genova pesa sui conti oltre mezzo miliardo  
La cedola ai soci ci sarà, anche se dimagrita del 26 per cento

Roberta Paolini

**PADOVA.** Atlantia potrebbe decidere di cedere una quota di minoranza di Autostrade e di aprire il capitale di Telepass. Si vuole ridurre «il rapporto tra debito ed ebitda» e valuta la possibile vendita di quote di minoranza in molti asset «ma "non ha urgenza ed ha molta flessibilità».

La notizia sta lì, tra le slide della presentazione dei conti 2018. Un anno tremendo per l'azionista di riferimento Edizione, turbato dai lutti familiari e da quelli della tragedia del Ponte Morandi. Eppure un anno di svolta che sancisce il salto definitivo del gruppo infrastrutturale italiano verso la dimensione globale, grazie alla chiusura dell'operazione con Abertis. Ma è anche stato l'anno del passaggio necessario della seconda generazione dentro alla holding da cui la dinastia di Ponzano governa un mondo variegato di asset.

Atlantia chiude un po' ammaccata dalle vicende di Genova. Archivia il 2018, che consolida anche negli ultimi due mesi il contributo di Abertis, con ricavi operativi a 6,916 miliardi, in aumento del 16% (+2% escludendo il contributo del gruppo spagnolo) ed ebitda a 3,76 miliardi in aumento del 2%. Gli oneri e gli accantonamenti connessi alla demolizione e al ripristi-

no del viadotto Polcevera di Genova crollato il 14 agosto 2018, nonché il complesso degli altri interventi relativi, incidono sull'Ebitda per 513 milioni di euro. L'utile di gruppo è pari a 818 milioni di euro, in diminuzione del 30% (-2% su base omogenea cioè escludendo gli oneri di natura finanziaria). Gli investimenti operativi sono complessivamente pari a 1.125 milioni di euro. L'indebitamento finanziario sale a 37,9 miliardi, con un incremento di 28,4 miliardi di euro, essenzialmente riferibile all'acquisizione e al consolidamento del gruppo Abertis. All'Assemblea dei Soci convocata per il 18 aprile 2019 verrà proposto un dividendo di 0,90 euro per azione (-26% rispetto al 2017), in distribuzione a maggio 2019.

Il resto è cronaca degli ultimi mesi. Lo scontro con l'attuale Esecutivo e la procedura di revoca della concessione, il cui esito non arriverà prima di settembre. Lo ha detto l'ad Giovanni Castellucci. «Ci sono delle procedure aperte con il Ministero. A settembre-ottobre nel mio primo incontro con gli investitori» dopo il crollo «ho detto apertamente che non mi aspettavo l'esito prima di un anno. È una procedura che richiede discussioni e controlli. Sono ancora convinto che quello che ho detto a settembre sia ancora valido», servirà un anno da settembre. —



Giovanni Castellucci

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



**BOCCIATI IMPREGILO, CODACONS, ESPROPRIATI**

# Sulla Pedemontana Regione vittoriosa al Tar: tutti i ricorsi respinti dai giudici

TREVISO. Una vittoria sul tutto il fronte. Il Tar ha dichiarato inammissibili – respingendo le conseguenti richieste di risarcimento – i ricorsi presentati da Codacons, Impregilo e alcuni cittadini espropriati contro la Pedemontana. In particolare al centro della controversia c'era la nuova convenzione del 2017 siglata da Regione Veneto, Consorzio stabile Cis e Superstrada Pedemontana Veneta, che ha consentito di sbloccare i cantieri della superstrada. Secondo i ricorrenti quella convenzione avrebbe cambiato radicalmente le condizioni di affidamento del project financing, tra l'altro spostando il rischio sulla Regione. Secondo i giudici del Tar, invece, è tutto in regola.

«Una sentenza che definisce con chiarezza come il percorso giuridico adottato per la realizzazione della Pedemontana Veneta sia, e sia stato, corretto», esulta il governatore Luca Zaia. «Ricordo che, affrontando questo dossier, abbiamo coinvolto la Corte dei Conti, l'Anac e l'Avvocatura dello Stato. Ho nominato commissario per l'opera il vice avvocato generale dello Stato, avvocato Marco Corsini e abbiamo affrontato tutte le procedure in maniera legittima e trasparente». Oltre a dichiarare inammissibile i ricorsi il Tar ha stabilito che le modifiche apportate alla concessione nel 2017 «non comportano un nuovo equilibrio economico dell'operazione a favore della concessionaria, né comportano una diversa allocazione dei rischi tra le parti».

Secondo il Tar inoltre, «il Terzo Atto Convenzionale

ha avuto come effetto soltanto quello di contribuire ad un chiaro equilibrio dell'allocatione dei rischi nell'ambito del rapporto concessorio esistente».

Soddisfatto anche il commissario Corsini: «La sentenza dà piena ed integrale ragione alle tesi sempre sostenute dalla Regione in merito alla legittimità del Terzo Atto Convenzionale grazie al quale sono ripresi i lavori della Pedemontana», le sue parole «inoltre viene ribadito che la scelta della Regione di non interrompere il rapporto con Sis è discrezionale ed insindacabile, ma che comunque non vi era un inadempimento di Sis tale da giustificare o addirittura imporre lo scioglimento della concessione».

## Soddisfazione di Zaia e del commissario Corsini. Ora l'appello al Consiglio di Stato

La partita legale però potrebbe non concludersi qui. Gli espropriati potrebbero presentare appello al Consiglio di Stato: «Lo stiamo valutando», fa sapere il loro portavoce Osvaldo Piccolotto «è una sentenza anomala. Non si capisce perché il Codacons, che tutela i consumatori, non abbia diritto a presentare ricorso contro un'opera che chiederà ai cittadini di pagare pedaggi doppi rispetto alle autostrade. Inoltre restiamo convinti che in un project financing il rischio non possa essere del pubblico».

—

**Federico Cipolla**



## DUBBI SULLA VIA DELLA SETA

Accordo con i cinesi: Stati Uniti e Ue irritati, imbarazzo dei Porti

FAVARATO / APAG.15



# Nuova Via della Seta l'Italia verso la firma I dubbi dei porti di Venezia e Trieste

Stati Uniti e Unione Europea irritati per l'accordo con i cinesi  
D'Agostino: «Non abbiamo bisogno del loro aiuto»

**Il presidente Musolino  
sceglie il silenzio  
ma aveva già chiesto  
un negoziato preciso**

**Gianni Favarato**

VENEZIA. La firma di un fantomatico memorandum Italia-Cina per una nuova "Via della Seta", senza l'avvallo dell'Unione Europea e degli Usa, fa scoppiare una sorta di sindrome di una vera e propria «occupazione cinese» – come è già avvenuto nel porto greco del Pireo – degli scali portuali italiani, a cominciare da quelli di Trieste, Venezia e Genova.

Un editoriale apparso l'altro ieri sera sul sito del Global Times – costola del Quotidiano del Popolo (voce del Partito comunista cinese) – ha rivelato, infatti, che l'adesione di Roma alla Belt and Road Initiative (Bri, ovvero la Via della Seta) fa dell'Italia «il primo Paese del G7 a diventare partner Bri», aggiungendo che ci sono «divisioni all'interno della coalizione di Governo in Italia dopo un duro rimprovero della Casa Bianca che chiedeva un ripensamento».

L'editoriale ha fatto subito preoccupare anche la Commissione Europea. Interrogato in proposito, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, ha preferito starsene in silenzio per evitare nuovi fronti di conflitto – che si aggiungerebbero, per esempio, a quello sull'accessibilità delle grandi navi da crociera a Venezia – con il Governo in carica e, in particolare, il ministro Toninelli. Va però ricordato che Musolino sui rischi e opportunità della nuova "Via della Seta" sponsorizzata dalla Cina ha sempre avuto un approccio cauto, ribadendo la «necessità di negoziare con la Cina in modo coordinato con l'Unione Europea in modo tale che la strategia della cosiddetta Belt and Road Initiative porti a ricadute economiche e occupazionali benefiche anche sul nostro territorio e non sia solo espressione degli interessi cinesi».

L'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, del resto, ha sempre detto di puntare al «negoziato con i player cinesi» su servizi portuali capaci di portare ad un effettivo aumento dei traffici

marittimi che, a tutt'oggi si limitano, per quanto riguarda il porto lagunare, un servizio navale settimanale con la compagnia di stato cinese, Cosco. Il porto di Venezia e Chioggia vorrebbe, naturalmente, molto di più dai cinesi, per esempio che avanzassero – cosa che fino ad ora non hanno fatto concretamente – una manifestazione di interesse reale per il nuovo terminal del porto veneziano nell'area Montesyndial, come pure si aspetterebbe un progetto vero e proprio per il ventilato porto «mini off shore Voops» (nella cosiddetta "Lunata" della bocca di porto di Malamocco) dopo l'accantonamento definitivo del progetto del grande porto off-shore (a ben 15 chilometri a largo di Malamocco) tanto voluto dall'ex presidente Paolo Costa.





Il silenzio del presidente Pino Musolino, è stato ieri compensato dalle dichiarazioni del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Trieste e Monfalcone, Zeno D'Agostino, che ha detto senza peli sulla lingua che «dice il falso chi afferma impunemente che stiamo svendendo l'Italia o il porto di Trieste ai cinesi».

«È vero che si sta discutendo di un accordo fra Italia e Cina sulla Via della Seta» ha dichiarato D'Agostino «ma non so cosa ci sia scritto in quell'accordo. Mi pare che tutti stiano commentando ma nessuno ne conosce i contenuti. Sarebbe allora il caso di fare chiarezza su quanto c'è scritto o almeno su quanto non c'è scritto nel memorandum».

D'Agostino ha precisato che l'esempio del porto del Pireo,

venduto dalla Grecia durante la recente gravissima crisi finanziaria «non si ripeterà in nessun porto italiano». «Per Trieste non vedo particolari problemi» ha aggiunto D'Agostino «le operazioni di cui si sta discutendo sono puro business non legato per forza alla Via della Seta. Ad ogni modo Trieste non ha bisogno dei cinesi per fare qualcosa: siamo appetiti e, se non andasse in porto l'operazione, avremo altri operatori già pronti a investire. Se Trieste è entrata nella mente del presidente Trump qualcosa vorrà dire».

Dal canto suo, la deputata del Pd, Debora Serracchiani, ex governatrice del Friuli Venezia Giulia, ha detto in modo chiaro che «non è il porto di Trieste il cavallo di Troia di cui i cinesi hanno bisogno per en-

trare in Italia, esercitare la loro influenza sul nostro Paese e da qui aprirsi la strada in Europa. Quello che deve essere più chiaro è l'indirizzo politico strategico del Governo italiano, all'interno del quale Trieste è un tassello importante e molto peculiare ma non certo l'unico». «Il problema non sono gli investimenti cinesi a Trieste e in Italia» ha aggiunto la Serracchiani tirando una frecciata al Governo di Conte, Salvini e Di Maio «ma la cornice entro cui il Governo intende gestire la partita dei rapporti economici internazionali senza uscire da un perimetro di sicurezza, che è quello tracciato dalle regole e dagli standard dell'Unione europea e dal sistema delle alleanze di cui l'Italia fa parte». –

 BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI

## L'INCONTRO

### Il 22 e 23 marzo a Roma potrebbe arrivare la firma

Nessuna smentita o conferma alla notizia, circolata ieri, che il negoziato tra Italia e Cina sui traffici marittimi e la Via della Seta sarebbe in dirittura d'arrivo e che potrebbe essere firmato il prossimo 22 e 23 marzo a Roma dal presidente del consiglio dei ministri, Giuseppe Conte e dal presidente cinese, Xi Jinping in vista in Italia, oppure a margine del secondo Forum "Belt and Road Initiative" in programma tra il 25 e il 27 aprile.



Sopra il porto commerciale di Venezia. Da sinistra Pino Musolino e Zeno D'Agostino

## AUTOSTRADE

# Il crollo del Morandi incide sull'utile Atlantia

ROMA. Il gruppo Atlantia, controllato dalla famiglia Benetton, ha chiuso il 2018 con risultati consolidati (che includono il consolidamento del gruppo spagnolo Abertis negli ultimi due mesi dell'esercizio) con ricavi operativi pari a 6,9 miliardi, in aumento del 16% (che diventano un +2% escludendo il contributo del gruppo Abertis) e una redditività pari a 3.77 miliardi (+2%).

Gli oneri e gli accantonamenti connessi alla demolizione e al ripristino del viadotto Polcevera di Genova crollato il 14 agosto 2018, nonché il complesso degli altri interventi relativi, precisa una nota del gruppo, incidono sulla redditività per 513 milioni. L'utile di pertinenza del gruppo, a 818 milioni di euro, è in diminuzione del 30% (-2% su base omogenea). Proposto un dividendo di 0,90 euro per azione (-26%), in distribuzione a maggio 2019.

