

Rassegna del 11/03/2019

ANCE VENETO

10/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 «Capannoni dismessi? Incentivi a chi abbatte» - Il nodo dei capannoni dismessi «Incentivi fiscali per abbalterli»	Favero Gianni	1
------------	---	---	---------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

10/03/2019	Tempo	4 Intervista a Gabriele Buia - «Gli impegni presi non si rinnegano Così perdiamo credibilità e soldi»	Caleri Filippo	3
------------	-------	---	----------------	---

SCENARIO

10/03/2019	Arena	15 Tav, a Verona il rebus delle stazioni	Giardini Enrico	5
10/03/2019	Arena	15 Dieci anni fa uno studio su costi e benefici «Peggior non costruirla»	M.Tr.	8
09/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Tav, monta la rabbia delle imprese - Tav, cresce la rabbia delle imprese	Bonet Marco	10
09/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 I capannoni dismessi valgono 4 mld	g.f.	12
09/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Piano casa, ampliamenti e crediti edilizi - Nuovo Piano casa ampliamenti fino al 60 per cento	Spadaccino Antonio	13
10/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Il ponte Morandi riparte dal Veneto - Parte dal Veneto la ricostruzione del ponte Morandi di Genova	Corazza Alessio	15
11/03/2019	Corriere Imprese Nordest	7 Torna il salone dell'innovazione in edilizia «In futuro chi costruisce dovrà demolire»	Alba Andrea	17
11/03/2019	Corriere Imprese Nordest	7 «Cari architetti e ingegneri, dovete sporcarvi le mani con gli artigiani»	a.at	19
11/03/2019	Corriere Imprese Nordest	9 Dove si perfora c'è Fama: i signori delle 50 gallerie	Rinaldini Alessandro	20
11/03/2019	Corriere Imprese Nordest	23 La solida rimonta del mattone	Favero Gianni	22
10/03/2019	Espresso	74 Palazzinari in Terra santa	Fittipaldi Emiliano	24
10/03/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	3 Edilizia, oltre 600 i cantieri fermi	...	28
09/03/2019	Gazzettino Belluno	3 Appalti bloccati: sciopero con un occhio ai Mondiali - Crisi, appalti bloccati: «Sì alle grandi opere»	Tormen Damiano	29
09/03/2019	Gazzettino Treviso	2 Capannoni, recuperare 1700 da recuperare - Capannoni dismessi «Mappa e recupero»	Zanardo Mattia	31
09/03/2019	Gazzettino Venezia	8 Consorzio Venezia Nuova Lavoratori in agitazione	r.v.	34
09/03/2019	Giornale di Vicenza	12 Costruzioni, la filiera nel processo "Bim" Partono 4 incontri	...	35
09/03/2019	Il Fatto Quotidiano	2 Tav, ecco la Banda del Buco: aziende fallite e tangentari - La Banda del Buco: ditte fallite e i soliti noti di Tangentopoli	Barbacetto Gianni - Giambartolomei Andrea	36
09/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14 Zaia: «La Pedemontana sarà aperta entro aprile» - «La Pedemontana a Breganze apre al traffico a fine aprile»	Pendolini Eugenio	39
10/03/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11 Tav, Confindustria: un danno irreparabile	Tosatto Filippo	40
11/03/2019	Repubblica Affari&Finanza	45 Costruire, questione di connessioni	Di Palma Sibilla	41
10/03/2019	Sole 24 Ore	2 Il gioco dell'oca degli appalti: 36 tappe e fino a 7 anni per un cantiere - Il gioco dell'oca degli appalti, 36 tappe e 7 anni per un cantiere -	Santilli Giorgio	42
10/03/2019	Sole 24 Ore	2 Nuovo codice in stand by: 29 provvedimenti attuativi su 62	Salerno Mauro	45
11/03/2019	Trentino	14 Le grandi infrastrutture e il dibattito pubblico	Bridi Martina	46
09/03/2019	Tribuna-Treviso	2 Duemila capannoni vuoti un progetto per riempirli -Duemila fabbriche vuote per la crisi Parte il progetto per recuperarle	De Polo Andrea	48

L'ANCE CHIEDE AGEVOLAZIONI FISCALI

«Capannoni dismessi? Incentivi a chi abbatte»

di **Gianni Favero**

VENEZIA Il censimento dei capannoni industriali in disuso, presentato venerdì da Assindustria Venetocentro, è il primo passo. Ma una volta censiti? I costruttori dell'Ance chiedono incentivi fiscali all'abbattimento.

a pagina 3

Il nodo dei capannoni dismessi «Incentivi fiscali per abatterli»

L'Ance: «Censirli non basta». Crediti edilizi nel nuovo Piano casa

Salmistrari Barel
 I crediti Un'area
 edilizi libera vale
 possono di più di
 essere un una
 buon superficie
 incentivo occupata

Il dibattito

di **Gianni Favero**

VENEZIA Come punto di partenza il censimento di capannoni industriali in disuso avviato da Assindustria Venetocentro e presentato venerdì è un passaggio ineludibile. Ma la domanda sul cosa accadrà una volta che ogni dato sarà disponibile è altrettanto scontata perché nessuno ha mai visto buttare giù sedi di ex fabbriche e il loro riutilizzo è stato fino ad oggi un evento raro.

E la buona ragione che possa chiarire le idee dei proprietari e smuovere eventuali loro decisioni non può essere che quella della convenienza. «Se non ci saranno veri vantaggi fiscali – pronostica **Giovanni Salmistrari**, presidente dell'Associazione dei costruttori edili (Ance) del Veneto – anche il progetto "Capannoni On-Off" rischia di lasciare il tempo che trova».

Gli industriali di Padova e Treviso all'argomento ci pensano comunque da un pezzo e già nell'ottobre del 2017 Massimo Finco e Maria Cristina Piovesana, non ancora presi-

dente e vicario di Assindustria Venetocentro, lo affrontarono in un convegno a Treviso. Con i conteggi fatti oggi si scopre che nella regione i capannoni abbandonati sono 11 mila sui 97 mila complessivi polverizzati in 5.600 aree produttive.

Il valore teorico dei volumi dismessi è di 3,9 miliardi ma, è il richiamo di Salmistrari, questo vuol dire tutto e niente. «Bisognerebbe conoscere la storia di ciascuno di essi. Ci può essere quello lasciato inerte a causa della incapacità dell'imprenditore che prima lo occupava così come quello che si trova in una posizione infelice ad esempio per la mancanza di collegamenti stradali. Dunque – prosegue il presidente Ance – alcuni capannoni possono ancora svolgere egregiamente la funzione per la quale furono eretti mentre altri sono irrecuperabili e per questi la cosa più intelligente sarebbe la demolizione. Ma – conclude – ad incentivare una simile decisioni dovrebbero esserci misure che favoriscano il proprietario come il recupero dei crediti edilizi, cioè titoli che possano eventualmente essere anche ceduti a terzi».

Il fatto di cominciare a ra-

gionare dai dati, per l'avvocato Bruno Barel, esperto di diritto internazionale ed europeo, amministrativo, urbanistico e immobiliare, denota comunque la consapevolezza di un fenomeno reale, rispetto al quale, ricorda, «ci sono già strumenti normativi importanti prodotti dalla Regione Veneto. Ad esempio, quello che consente l'utilizzo temporaneo di immobili abbandonati senza varianti d'uso e con un semplice accordo con il Comune. Si possono sfruttare per tre anni prorogabili di altri due per svolgere al loro interno attività di vari tipi, conosco chi pratica l'ippoterapia, chi ha insediato scuole di ballo, campi da squash e mercatini di prodotti a chilometro zero e chi li usa addirittura per svolgere prove d'orchestra». E poi in arrivo una nuova legge regionale che do-



vrebbe incentivare gli abbattimenti perché anche una demolizione può essere «creativa». Si tratta del Piano casa, le cui linee guida sono state anticipate ieri dal Corriere del Veneto. La ratio della norma regionale è proprio quella di incentivare la demolizione delle aree degradate dove sorgono capannoni, puntando al ritorno all'origine dei terreni in cambio di crediti edilizi da rinaturalizzazione. «A parte il fatto di non dover più pagare l'Imu - conclude Barel - i proprietari di capannoni vuoti devono iniziare a comprendere che sul mercato immobiliare un'area libera in questi casi vale di più di una superficie occupata da volumi improduttivi, oltre che brutti». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Abbandonati
In Veneto
i capannoni
abbandonati
sono
11 mila su
97 mila, sparsi
in 5.600
aree produttive

Parla il presidente dell'Ance, Gabriele Buia

«Gli impegni presi non si rinnegano Così perdiamo credibilità e soldi»

Filippo Caleri

f.caleri@iltempo.it

■ «Il problema della Tav non è la clausola di dissolvenza, la mini o la maxi Torino-Lione. Il problema è che la politica deve decidere sapendo che il comparto edile è vitale per l'economia» spiega a *Il Tempo* il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori, Gabriele Buia al quale l'analisi costi-benefici non va proprio giù.

Eppure questi strumenti hanno una base scientifica?

«Infatti. Ma dipende dal timing. Se si fanno quando un'opera si pianifica allora hanno un senso. Ma se si usano, come nel caso della Torino-Lione, per motivare un dietrofront su un'opera partita anni fa allora non va più bene. E comunque ci sono alcune decisioni che chiamerei sociali per le quali la stima costi-benefici non ha senso».

Quali ad esempio?

«Ne basta solo uno. Se negli anni '50 lo Stato si fosse basato sull'analisi costi-benefici oggi non avremmo l'autostrada del Sole. Allora non c'era il traffico che si è poi sviluppato generando ritorni inimmaginabili in termini di crescita».

Insomma uno strumento da riporre nel cassetto?

«Per ora è servita solo a fermare i cantieri, anche quelli già avviati. Mentre già ci sono 600 opere bloccate per un valore di 53 miliardi».

Non certo per l'analisi.

«Faccio solo un esempio. La Campogalliano-Sassuolo che dovrebbe collegare il distretto della ceramica con il Brennero. Se ne parla da 20 anni. I cantieri dovevano aprire ad aprile, sono stati bloccati per valutare costi e benefici. Lo Stato mette solo un'anticipazione di cassa di 200 milioni che, con il piano

finanziario, riprende integralmente con un tasso del 5%. La collettività non mette un euro. Eppure è tutto fermo. Insomma l'analisi per ora è servita a bloccare sviluppo e lavoro. Forse è questa la sua vera missione».

Cosa suggerisce?

«Fare, investire senza esitazioni. Soprattutto al Sud».

Torniamo alla Tav. Bandi rinviati, clausola di dissolvenza. Che succede?

«Nulla. È normale. In tutti i grandi progetti c'è una fase iniziale di valutazione dei requisiti dei partecipanti. Se si passa l'esame arrivano i capitolati veri e propri. Tecnicamente l'iter realizzativo va avanti. Ma ripeto la questione è solo politica».

Perché?

«Lo Stato italiano ha preso un impegno formale sottoscritto più volte. Abbiamo lottato come Paese per far passare il corridoio transeuropeo numero 5 (che comprende la Torino-Lione) da noi, quando nei progetti iniziali il percorso era sopra le Alpi. Ora non lo vogliamo fare più. Mi chiedo che credibilità abbiamo con gli investitori internazionali e con l'Europa con la quale abbiamo preso impegni che oggi non rispettiamo».

Che cosa può succedere?

«C'è un piano infrastrutturale per l'Italia di 3,8 miliardi di euro, Bruxelles ne metterebbe uno e mezzo. Un impegno che potrebbe anche essere messo in discussione visto come ci si sta comportando sulla Tav».

Possibile che non ci sia una soluzione di compro-

messo?

«Non so se si può fare la mini Tav. Ma è un problema secondario. Perché cambiare significa perdere anni preziosi. Il progetto del corridoio attuale risale a 17 anni fa. Bloccare per spostare risorse in altre opere richiederà altri lustri. Per gli accordi di programma dell'Anas per il 2016 -2020 ci sono voluti due anni per ottenere il visto della Corte dei Conti. Così ci dobbiamo rassegnare a non crescere».

Come finirà?

«Non lo so. Per ora si sta prolungando l'agonia fino alle elezioni europee. Ma lo Stato ha bisogno di reagire, questa diatriba non fa che allontanare gli investitori. È un disastro. Negli ultimi 8 anni sono cambiate le programmazioni delle opere pubbliche cinque volte. Invece di fare perdiamo tempo a rifare. In più è arrivato il codice degli appalti che ha bloccato la macchina pubblica. E siamo nello stallo più totale. Dei fondi Ue 2014-2020 per il Sud a oggi abbiamo speso il 10%, gli altri paesi stanno già pensando ai progetti del prossimo ciclo. Sta morendo un Paese. Ora basta».

Appello alla politica?

«Basta con la demonizzazione del nostro settore. La filiera allargata all'immobiliare vale il 22% del Pil. Sono 11 anni che non si cresce. Centinaia di imprese sono allo stremo. La crisi ha fatto morire 120mila imprese. Sono scomparsi 600 mila posti di lavoro».

Vi hanno ascoltato?

«Ho chiesto un tavolo al Mise, dopo una prima riunione che non è servita a nulla, perché c'erano solo tre tecnici e non il livello politico, poi non ci hanno più chiamato».

Perché?

«Siamo considerati un settore di serie B o cementificatori del territorio. Ma non è



così. Tolate le mele marce i costruttori lavorano solo dove i piani regolatori lo permettono. E nessuno si scordi che con gli oneri di urbanizzazione abbiamo mantenuto in ordine i conti dei Comuni per anni».

IL CONTO DELLA CRISI

Cantieri bloccati in Italia

600

Valore complessivo

36 mld di euro



Posti di lavoro persi per lo stop

350 mila

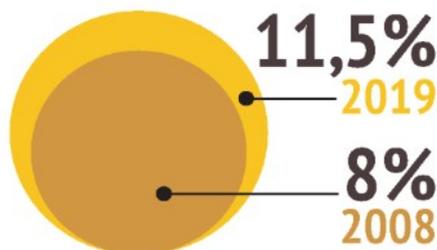
Posti di lavoro bruciati per la crisi

620 mila

Aziende scomparse per la crisi

120 mila

Peso dell'edilizia sul Pil



L'EGO - HUB



Ance

Il presidente Gabriele Buia è un imprenditore di Parma, già alla guida dell'Ance da dicembre 2016 a giugno 2017

CANTIERI. Tra le opere più importanti l'allargamento del sottopasso di via Albere e un nuovo ponte sull'Adige. I binari proseguiranno poi lungo la linea attuale verso est

Tav, a Verona il rebus delle stazioni

Il tracciato si ferma al Quadrante Europa, si lavora a un progetto a parte per la sezione tra Porta Nuova e Porta Vescovo

Enrico Giardini

In base al progetto la linea Tav alta velocità-alta capacità ferroviaria nel tratto Brescia-Verona arriva, entrando da ovest al confine con Sommacampagna e Sonà, un centinaio di metri all'interno del territorio comunale di Verona. In particolare nella zona del cavalcavia sull'autostrada del Brennero, vicino all'interporto Quadrante Europa. Da qui fino alla stazione ferroviaria di Porta Nuova e fino a quella di Porta Vescovo, si parla poi del "nodo di Verona", che avrà un proprio progetto. Da Porta Vescovo in direzione est si entra nella Verona-Vicenza-Padova, meno avanzata rispetto a quello

Brescia-Verona. Sulla quale il Comune si è espresso, con osservazioni e sta seguendo l'iter nelle sedi ministeriali e al Cipe.

Rispetto agli altri Comuni interessati dalla Brescia-Verona - come già descritto da L'Arena in vari articoli - il numero di espropri di terreni finalizzati al passaggio della futura linea di treni superveloci stavolta è esiguo. Come risulta dalla tabella qui a fianco, sono coinvolti 11 titolari di proprietà di aree, compresi l'Anas e il Comune di Verona stesso. Sono però di dimensioni contenute. Tra le opere più importanti finalizzate al passaggio della linea ci sarà l'allargamento del sottopasso di via Albere e poi altri lavori stradali.

Dall'ingresso ovest nel territorio comunale fino alla stazione di Porta Nuova la Tav correrà poi sulla linea storica, entrando nell'area dello scalo merci di Santa Lucia, in affiancamento a Verona-Porta Nuova e al cavalcavia. Da lì la linea raddoppia, in affiancamento a quella attuale, poi ci sarà un nuovo ponte sull'Adige e si entrerà alla stazione di Porta Vescovo. Da lì fino a Madonna di Campagna a fianco della attuale e poi nuovo tratto fino al confine est.

Il progetto Tav riguarda solo la struttura dei binari. A Porta Nuova saranno comunque disposte banchine e pensiline propedeutiche a eventuali sviluppi della stazione per l'alta velocità, verso sud, ma in relazione con quella attuale. ●

Anche l'Anas tra gli espropriati

Tra enti e cittadini sono una decina i coinvolti per espropri o asservimenti nel breve tratto del tracciato della Tav nel territorio del Comune di Verona. Tra gli enti, l'area più

estesa riguarda l'Anas con quasi 5mila metri quadrati. Circa 15mila invece i metri quadrati di proprietà di privati. Tutti i dettagli nella tabella riportata in questa pagina.

Aree interessate a Verona

Proprietà	ESPROPRI (metri quadrati)					ASSERVIMENTI (metri quadrati)				
	Ferrovia	Strade	Idraulica	Mitigazioni Ambientali	Demolizioni	Strade e Corsi d'acqua	Asservimento per pubblici servizi	Asservimento per galleria	Occupazione temporanea	Ricettori Acustici
Anas	0	4.710	0	1.082	0	0	0	0	0	0
Fam. Cacciatori Giorgio	0	23	0	0	0	0	946	0	0	0
Comune di Verona	0	329	0	0	0	0	164	0	0	0
Consorzio bonifica Tartaro Tione	1.140	0	0	0	0	0	0	0	40	0
Consorzio Zai	0	819	0	0	0	0	613	0	0	0
Cubi Giuseppe	0	1.586	0	426	0	0	0	0	0	0
Dalla Vittoria Giovanni (comproprietà)	0	2.973	0	98	0	0	0	0	0	0
Mattei Annetta (comproprietà)	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Mazzi R.E. Srl	0	868	0	0	0	0	943	0	0	0
Ruffo Ornella	3.541	637	0	1.024	0	985	2.974	0	0	0
Strade pubbliche	0	5.987	0	1.813	0	0	848	0	0	0



Tra Peschiera e Castelnuovo

La galleria «inghiotte»
l'hotel vicino al santuario

Tra gli espropri da effettuare nella zona tra Peschiera e Castelnuovo per la realizzazione della Tav Brescia-Verona, due potrebbero far scomparire attività presenti da decenni: l'Hotel Oliosio di Peschiera, che si trova vicino al santuario della Madonna del Frassino, e l'azienda Ballarini Srl di Cavalcaselle (Castelnuovo) che si occupa di scavi e demolizioni. Entrambe le realtà sono collocate a poca distanza dalla corsia sud dell'autostrada A4. L'Hotel Oliosio verrebbe demolito per far posto alla galleria artificiale del Frassino, mentre l'esproprio dei terreni della Ballarini Srl andrebbe a colpire le linee produttive dell'azienda. «Se l'opera

dovesse partire avremmo un ingente danno economico e aziendale, senza contare quello affettivo: la nostra è un'attività sessantennale», aveva spiegato qualche tempo fa a L'Arena Pierino Oliosio, titolare dell'albergo in zona Frassino, ricordando di aver più volte scritto – senza ottenere risposta – al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al consorzio Cepav. Due per chiedere che prima della demolizione venga costruito un nuovo edificio per garantire continuità all'attività. Preoccupato per l'assenza di un «piano b», ovvero di una possibile ricollocazione, è anche Andrea Ballarini, che guida l'azienda fondata dal padre Emilio cinquant'anni fa: «Verrebbe colpita la linea produttiva che

abbiamo da poco ristrutturato con un ingente investimento». Gli espropri riguarderanno anche alcuni terreni dello stabilimento di Franke Spa, situato in località Pignolini a Peschiera, dove vengono prodotti elettrodomestici. Sebbene il sito industriale non venga toccato, la società teme ripercussioni sulla funzionalità della sua produzione. Nell'ottobre 2014 l'allora direttore generale dell'azienda Bruno Bigaran inviò un documento al ministero dell'Ambiente con le osservazioni al progetto definitivo dell'opera, paventando «conseguenze vistose ed economicamente insopportabili causate dall'impatto diretto sulla tecnologia produttiva». A distanza di oltre quattro anni le preoccupazioni dell'azienda sono le stesse: «Franke Spa conferma le osservazioni già condivise con gli organismi competenti», fanno sapere oggi i vertici aziendali, pur sottolineando di condividere «la necessità di dotare il territorio di infrastrutture viarie e ferroviarie adeguate allo scenario economico odierno». **K.F.**

Tra Sommacampagna e Sona

A Caselle il primo cantiere
Spuntano piste ciclabili

Piste ciclabili, allargamento delle strade, roatorie agli incroci pericolosi. L'attraversamento della Tav nel territorio di Sommacampagna e Sona passerà anche per una serie di opere compensative che i due Comuni sulle colline moreniche hanno concordato con la società che condurrà i cantieri. A Sommacampagna, dove la Tav sfreccerà vicino all'attuale linea ferroviaria, gli amministratori hanno ottenuto un pacchetto di interventi a favore del paese che ammonta a circa 15 milioni di euro, secondo una stima ufficiosa. Il primo cantiere e più significativo che sarà aperto è quello per la costruzione della rotonda a Caselle, in uscita

dalla tangenziale, su via Verona. Il punto viario è critico e fonte di pericolo e incidenti stradali. Il Comune otterrà una rotonda e tutto il potenziamento di via Canova con allargamento della strada, una seconda rotonda e la pista ciclabile alberata. «Sarà una sorta di tangenziale Est di Caselle», spiega l'assessore all'urbanistica Giandomenico Allegri. «Abbiamo, inoltre, ottenuto l'eliminazione di un sovrappasso in via Rampa, all'incrocio con via Belvedere. Qui sarà mantenuto il sottopasso e sarà fatta una rotonda». È un intervento di cui beneficerà anche Sona, come spiega il sindaco del paese vicino Gianluigi Mazzi. I due centri, inoltre, proprio per quell'opera saranno collegati perché sarà fatta anche una

ciclabile che andrà da Caselle a Lugagnano. Restando a Sommacampagna, in via Mincio, vicino a cava Siberie, sarà rifatta la strada e sarà aggiunta una pista ciclabile. Infine, si interverrà sulla provinciale 26 Sommacampagna-Bussolengo dove sarà allargata l'arteria, con l'aggiunta di una pista ciclabile. «Abbiamo ottenuto qualcosa di buono per il paese con questo pacchetto di opere compensative», conclude Allegri. «Avremo una serie di piste ciclabili e percorsi pedonali che miglioreranno la rete di mobilità dolce», aggiunge il sindaco di Sona Mazzi. «In particolare tra Lugagnano, la valle di Sona e San Giorgio in Salici abbiamo raggiunto soluzioni interessanti. Abbiamo anche ottenuto l'eliminazione di un cavalcavia in via De Amicis, che sarebbe stato impattante. Soprattutto per noi il grande risultato è stato mantenere l'azienda storica Ancap sul nostro territorio». La fabbrica di porcellane, nota in tutto il mondo, sarà spostata nella zona industriale della Grande Mela. **M.V.A.**

Le pagine uscite

24 gennaio:
Le immagini aeree dell'intero tracciato
7 febbraio:
L'elenco degli espropri/1 Peschiera
15 febbraio:
L'elenco degli espropri/2 Castelnuovo
20 febbraio:
L'elenco degli espropri/3 Sona
3 marzo:
L'elenco degli espropri/4 Verona



Il progetto di tracciato a ridosso della A4, a poche centinaia di metri dal Quadrante Europa

GUERRA DI CIFRE. Rimane acceso lo scontro sulle prospettive di spesa

Dieci anni fa uno studio su costi e benefici

«Peggio non costruirla»

L'indagine venne realizzata dalla società Agici sulla tratta a est fino a Milano e a ovest fino a Padova

La linea ferroviaria ad alta velocità Tav è un investimento che non s'ha da fare, secondo il ministro ai Trasporti Danilo Toninelli, perché «i costi superano i benefici di una cifra compresa tra i 7 e gli 8 miliardi», per quanto riguarda la tratta Torino-Lione. O almeno questa è la conclusione cui è giunta la commissione ministeriale sulla Tav coordinata dal professor Marco Ponti, che ha realizzato l'analisi costi-benefici. Eppure in tempi non sospetti, una decina di anni fa, questi conti erano già stati fatti per la tratta Milano-Venezia e il risultato era stato diametralmente opposto. L'indagine, realizzata su incarico di Transpadana da Agici, società di ricerca e consulenza specializzata nel settore delle infrastrutture, era intitolata «I costi del non fare l'alta velocità in Italia».

«La mancanza di infrastrutture non moderne ed efficienti derivante dal “non fare” provoca danni non solo di natura economica ma, paradossalmente, anche di natura ambientale e sociale», si legge nella relazione. «I costi del “non fare” tendono a misurare gli effetti negativi dell'inerzia per le nazioni, per i sistemi industriali, per l'ambiente, per il benessere generale, considerando anche gli oneri di infrastrutture viarie sempre più congestionate e rischiose».

Alla luce delle elaborazioni di Agici relative alle tratte Milano-Verona e Verona-Padova, il costo del “non fare” ammontava all'epoca, nel 2008, a 31,2 miliardi di euro, somma data dalla differenza tra i costi di realizzazione, pari a 16,2 miliardi di euro, e i benefici di 47,4 miliardi di euro.

L'orizzonte temporale considerato è la somma del periodo di costruzione (5 anni) e di quello di esercizio (in ipotesi 100 anni).

Ma scendiamo nel dettaglio. Lo studio di Agici stimava in 12,6 miliardi i costi del “non fare” per la tratta Milano-Verona, lunga 122 chilometri, di cui 90 in Lombardia e 32 in Veneto (una parte, la Treviglio-Brescia è stata aperta nel dicembre del 2006). Un valore, 12,6 miliardi, che deriva dalla differenza tra costi complessivi per 8,3 miliardi di euro e benefici totali per 20,8 miliardi. Dall'analisi emerge che, nella fase a regime, le voci più rilevanti di beneficio sono costituite dal tempo risparmiato rispetto alle linee esistenti e dal tempo risparmiato rispetto alla gomma. Qualche esempio? La Tav Milano-Verona consentirebbe economie di tempo nel trasporto ferroviario di 3,6 milioni di ore per passeggeri e di 10,5 milioni di ore per le merci: solo questo tipo di valorizzazione ammonta a 12,5 miliardi, senza considerare altri 4 miliardi di euro per il sistema viabilistico alleggerito dal traffico.

Per la tratta Verona-Padova invece (77 chilometri tutti in territorio veneto), i costi del “non fare” ammontano, secondo Agici, a 18,7 miliardi, a fronte di costi complessivi per 7,9 miliardi e di benefici per 26,6 miliardi di euro. I valori più significativi per questa tratta derivano ancora una volta dal tempo risparmiato rispetto alle linee esistenti, pari a circa 21 miliardi di euro e dal tempo risparmiato rispetto alla gomma, pari a 3,4 miliardi. ● M.T.R.





Ruspe e camion al lavoro in un cantiere

Lo stallo del governo Nordest in pressing sull'Alta velocità, in campo tutte le categorie: «Qui nessuno è contro»

Tav, monta la rabbia delle imprese

Monito da artigiani e industriali: perdiamo credibilità. Il governatore spinge: «Difendiamola»

VENEZIA Mentre a Roma si è a un passo dalla crisi di governo, in Veneto artigiani e industriali rispondono «presente!» all'appello del governatore del Piemonte Chiamparino, che aveva invocato la mobilitazione dei Sì-Tav contro lo stallo sulla Torino-Lione. «Stiamo perdendo credibilità a livello internazionale» attaccano Bonomo e Zoppas, «rischiamo di pagare un conto più salato dell'analisi costi benefici». Zaia: «Non si tagli il Veneto fuori dai corridoi europei».

a pagina 2 **Bonet**

Dagli artigiani («Figuraccia») agli industriali («Persa credibilità») il Veneto contro lo stallo. Zaia: «Intanto apriamo la Pedemontana»

Tav, cresce la rabbia delle imprese



Agostino Bonomo
È incredibile che Lega e M5s diano letture opposte degli stessi dossier. A livello internazionale stiamo facendo una figura da chiodi

Matteo Zoppas
Si sta diffondendo un sentiment negativo che mina la reputazione dell'economia italiana. Ci costerà più molto più dell'analisi costi-benefici

VENEZIA Chiamparino chiama, il Veneto risponde. «Dopo che il Primo Ministro Conte ci ha spiegato che l'acqua calda può scottare, abbiamo capito che il governo Conte-Salvini-Di Maio ha deciso per l'ennesima volta di non decidere - ha detto il presidente della Regione Piemonte -. Di fronte a questa palese incapacità del governo, è necessario che tutte le forze economiche, professionali, sindacali, civiche, che si sono mobilitate in questi mesi per la Tav, esercitino ogni pressione possibile».

Al fianco del collega piemontese (e del vice-premier Salvini, messo all'angolo da Conte e Di Maio) scende subito in campo il presidente del Veneto, Luca Zaia, prima con una nota scritta insieme al lombardo Fontana negli stessi minuti in cui Conte teneva la sua conferenza stampa («Tav e infrastrutture veloci, sicure e moderne servono non solo alle imprese, ma a

tutta Italia. È impensabile bloccare i bandi»), poi tornando sull'argomento con parole altrettanto nette: «Qui in Veneto non esiste alcun sentiment anti-Tav: la difendiamo non solo come aspetto di modernità, ma anche come visione di quegli itinerari europei da cui il Veneto non vuole essere tagliato fuori. Spero che Conte prenda in mano con vigore il dossier e sblocchi la situazione: sarebbe molto sbagliato partire dal presupposto di non farla».

Mentre Di Maio riunisce a Roma i suoi parlamentari, dunque, la Lega organizza le truppe sul territorio, ben sapendo di poter contare sull'appoggio delle categorie produttive. «Se deve cadere il governo, che cada - è il giudizio *tranchant* del presidente di Confartigianato Agostino Bonomo - purché si decidano e la smettano con questa manfrina assurda. È intervenuta perfino la Francia, a livello internazionale stiamo facendo una figura da chiodi e questo rischia di mettere in discussione il nostro lavoro, perché in un Paese che vive di export la credibilità all'estero è tutto, se passiamo da inaffidabili poi la paghiamo cara, anche in termini di ordini». Bonomo si concentra sul metodo («È incredibile che Lega e M5s diano letture diametralmente opposte degli stessi dossier»), perché quanto al merito, c'è poco da aggiungere rispetto a quanto già detto e ripetuto: «Sappiamo tutti lo stato in cui versa la nostra rete ferroviaria».

D'accordo Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto: «È una questione so-



La mappatura

I capannoni dismessi valgono 4 mld

TREVISO In Veneto ci sono 92 mila capannoni industriali, 32 mila dei quali nelle province di Padova e Treviso distribuiti in 5.600 aree produttive che coprono il 18,4% della superficie edificata. Ma il 12% di questi sono dismessi e inutilizzati ed il loro valore è stimato in 3,9 miliardi di euro.

Sono le premesse di un progetto chiamato «Capannoni On-Off» promosso da Assindustria Venetocentro, presentato oggi a Treviso, e che consiste nella mappatura integrata di tutti gli immobili produttivi riunendo i vari data base disaggregati già esistenti.

Il progetto è stato modificato in un protocollo sottoscritto, oltre che dai vertici dell'associazione, anche dai presidenti delle province di Padova e di Treviso, Fabio Bui e Stefano Marcon, delle Camere di commercio, Antonio Santocono e Mario Pozza, e dal consorzio Bim Piave di Treviso, Luciano Fregonese. (g.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Proposta di legge

Piano casa,
ampliamenti
e crediti edilizidi **Antonio Spadaccino**

VENEZIA Il nuovo Piano casa del Veneto sta per vedere la luce: diventerà legge dopo il voto del consiglio regionale. Previsi ampliamenti fino al 60% per chi demolisce e ricostruisce. La novità della legge sono i crediti edilizi da rinaturalizzazione. a pagina 3

REGIONE LA PROPOSTA DI LEGGE

Nuovo Piano casa ampliamenti fino al 60 per cento



Zaia
La nuova legge porterà benefici a tutto il Veneto in termine di riordino urbano

Calzavara
La ratio del nuovo Piano è più di carattere edilizio-urbanistico e punta sulla qualità degli edifici

VENEZIA Il nuovo Piano casa del Veneto, la Proposta di Legge n. 402 della giunta regionale, è ormai in dirittura d'arrivo. Superato ieri l'altro l'esame della Seconda Commissione, è necessario un passaggio in Prima Commissione per il rilascio del parere di competenza sugli aspetti finanziari e giovedì prossimo è attesa per il via libera definitivo in Seconda Commissione, in vista del voto in aula consiliare che la

farà diventare legge. «Un ottimo segnale per il futuro del nostro territorio - dice il governatore Luca Zaia -. La nuova legge porterà benefici a tutto il Veneto in termine di riordino urbano e rispetto del territorio». Trionfante anche l'assessore al Territorio, il leghista Cristiano Corazzari: «La proposta - dice - introduce nuove misure finalizzate alla rinaturalizzazione del territorio veneto e al miglioramento della qualità della vita all'interno delle città».

«La ratio del pdl 402, a differenza del piano precedente che nasceva in un periodo emergenziale, dopo la crisi del 2008, è più di carattere



edilizio-urbanistico, mirando alla densificazione delle nostre città per evitare di consumare di nuovo suolo della campagna veneta. Una densificazione che deve puntare alla qualità degli edifici realizzati sia dal punto di vista energetico che architettonico», dice il presidente della Seconda Commissione, Francesco Calzavara (Zaia presidente). Lo spirito con cui è stata redatta la nuova legge è quello di prendere le cose buone dell'attuale Piano casa per trasferirle nella norma che sta per vedere la luce. Norma che non andrà più a scadenza e anche questa è una novità sostanziale. La volontà principale è quella di fornire indicazioni urbanistiche per costruire il Veneto del futuro, fornendo regole nuove e premialità più contemporanee, legate all'efficientamento energetico, all'uso dell'economia circolare (ad esempio, il recupero dei detriti e dell'acqua piovana) e alla qualità architettonica (case con pareti ventilate su tutte). Va detto che una parte della nuova legge entrerà subito in vigore e un'altra - quella relativa ai crediti di rinaturalizzazione - avrà bisogno di una ventina di mesi per diventare operativa.

Partiamo dalla parte subito a disposizione dei cittadini veneti. Per chi vuole demolire e ricostruire la propria casa, rispetto all'attuale Piano si alzano le possibilità di ampliamento: 25% in più di default, 35% di premialità (prima si arrivava al massimo al 45% e qui siamo al 60%). Per chi invece vuole solo ampliare le premialità saranno del 15% e del 25%. Per evitare ricorsi, nel nuovo testo si è pensato di togliere il procedimento in deroga che ha caratterizzato tutti i precedenti Piano casa, fissando dei paletti oltre ai quali sarà necessario il via libera del Consiglio comunale della città in cui avviene la riqualificazione. Sulla base del D.M. 1444, quello che fissa l'altezza e la distanza dai confini, la nuova legge stabilisce che sopra i 2.000 metri cubi e sopra

il 50% dell'altezza rispetto alla casa che si andrà a demolire è necessario chiedere il via libera al proprio municipio. «In questo modo - fanno sapere dalla Regione - i Comuni potranno governare il proprio sviluppo urbanistico».

Quando poi la legge sarà completamente a regime, si potrà arrivare al 100% dell'ampliamento rispetto all'edificio demolito, previo accaparramento dei crediti di rinaturalizzazione. Cosa sono? Andiamo per gradi. Tutti i Comuni del Veneto avranno a disposizione un anno per fare una ricognizione e istituire un registro degli edifici da demolire (si pensi ai tanti capannoni in aree di campagna e non solo, attualmente inutilizzati e spesso fonte di degrado). Tali edifici potranno essere abbattuti e il terreno dovrà essere restituito antropizzato alle condizioni naturali, anche attraverso eventuali azioni di bonifica ambientale.

La finalità, come si diceva prima, è ripulire il paesaggio. Ma su queste aree, per almeno 20 anni, non si potrà costruire. Qual è dunque il vantaggio? I crediti edilizi, che saranno iscritti al Recred (Registro elettronico dei crediti edilizi) e saranno liberamente commerciabili. In altre parole, chi ne è in possesso potrà utilizzarli in proprio - se intenzionato a implementare la premialità per aumentare la volumetria del proprio edificio ricostruito -, ma potrebbe anche decidere di venderli, monetizzando così l'intervento di rinaturalizzazione.

«Per me - dice Andrea Bassi di Centro Destra Veneto e "padre" del Piano casa bis e ter - è un piano blocca casa. Prevedo uno stallone del settore per almeno 6/12 mesi, non condovido che vengano eliminate o riformulate alcune deroghe, rendendo di fatto impossibile la realizzazione di moltissimi interventi oggi attuabili. Quanto al credito edilizio, in Veneto non ha mai funzionato».

Antonio Spadaccino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuovo piano

In Veneto è ormai prossima all'approvazione la nuova legge sul Piano casa

Infrastrutture Domani a Valeggio sul Mincio il premier Conte e il ministro Toninelli per il taglio della prima lamina

Il ponte Morandi riparte dal Veneto

Via alla ricostruzione nello stabilimento Fincantieri che ha vinto l'appalto con Impregilo-Salini

VERONA Ci saranno anche il premier Conte e il ministro Toninelli domani alla Cordioli di Valeggio a premere il pulsante del macchinario che taglierà la prima lamina del nuovo ponte di Genova. L'azienda veronese specializzata in campate di ponti e cavalcavia è parte del gruppo Fincantieri, che ha vinto l'appalto per la ricostruzione del viadotto crollato in agosto con Impregilo-Salini. a pagina 3 **Corazza**

Parte dal Veneto la ricostruzione del ponte Morandi di Genova

Domani a Valeggio il premier Conte e Toninelli taglieranno la prima lamina della nuova struttura

VERONA È confermata la presenza, domani a Valeggio sul Mincio, del presidente del Consiglio Giuseppe Conte e del ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli. I due arriveranno in mattinata allo stabilimento della Cordioli, entrata da qualche mese a far parte del gruppo Fincantieri, dove sarà premuto il pulsante del macchinario che avvierà il taglio della prima lamiera del nuovo ponte di Genova che sostituirà il viadotto Morandi crollato alla vigilia di Ferragosto.

Una cerimonia dal valore altamente simbolico, per il capoluogo ligure ancora segnato e spezzato a metà da quella tragedia e per i travagli (anche politici) che ne sono seguiti; per un governo che sulle grandi opere è in ebollizione e che sulla Tav è sul punto di esplodere; ma anche per un'azienda del territorio veronese, già travolta come tante altre in Veneto e non solo dalla crisi, che adesso si trova protagonista della commessa forse più attesa d'Italia.

Mario Luigi Cordioli, lo storico fondatore di questa fabbrica specializzata nella carpenteria pesante ed in particolare nella costruzione di campate di ponti e cavalcavia, è morto nel 2016 all'età di 86 anni. «Quanto gli avrebbe fatto piacere essere testimone di quanto sta accadendo ora», dice il sindaco di Valeggio An-

gelo Tosoni. Classico self-made man in salsa veneta, in paese per tutti era lo «zio», che aiutava chiunque ne avesse bisogno. Nel '99, Cordioli vende lo stabilimento (110 mila mq, di cui 30 mila coperti) al gruppo Tosoni (nessuna parentela con il sindaco) di Villafranca che, negli anni successivi, sarebbe diventato uno dei principali player veronesi e veneti nel ramo dei grandi progetti edilizi, dalla Nuvola di Fuksas a Roma al Mose a Venezia, dall'Autobrennero fino all'Expo di Milano.

Sarà proprio l'esposizione universale del 2015 l'inizio della fine per il gruppo veronese. Un contenzioso milionario con il consorzio Pontexpo e i crediti che Cordioli fatica ad incassare per i lavori, precipitano l'azienda e poi il gruppo in una crisi di liquidità da cui non riuscirà più a sollevarsi. Si arriva così, inevitabilmente, davanti al Tribunale fallimentare. Il gruppo viene spezzettato e le varie aziende della galassia messe in vendita ai migliori offerenti. All'inizio, pare che nessuno sia interessato allo stabilimento di Valeggio, nel frattempo finito in amministrazione straordinaria con i dipendenti in cassa integrazione a zero ore: il primo bando va infatti deserto. Poi al secondo, un po' a sorpresa, arriva un'offerta (per altro l'unica) da Fincantieri Infrastructures,

società del gruppo statale di cantieristica (soprattutto) navale con sede a Trieste.

L'aggiudicazione provvisoria avviene il 2 agosto scorso. Meno di due settimane dopo, il 14 agosto, sotto un temporale scrosciante, il viadotto sul Polcevera crolla d'improvviso, portandosi via la vita di 43 persone, spezzando in due Genova il traffico sulla direttrice per la Francia, e scatenando una polemica furiosa su chi dovrà farsi carico della ricostruzione. Toninelli detta subito la linea: la società Autostrade (parte di Atlantia, del gruppo Benetton) che aveva in concessione il ponte non deve toccare palla. In ambienti governativi, in particolare nel Movimento Cinque Stelle, si inizia a fare il nome di Fincantieri come soggetto qualificato per il compito. L'amministratore delegato Giuseppe Bono, a chi gli fa notare che il suo gruppo fa navi e non ponti, a più riprese ricorda la recente acquisizione nella provincia veronese della Cordioli, che viene finalizzata il 2 otto-



bre.

Il piano di rilancio appare piuttosto prudente. Lo stabilimento riparte con una ventina di dipendenti, a fronte dei 67 da ricollocare e dei 190 dei tempi d'oro. Ma, per aziende di questo tipo, tutto dipende dalle commesse. Ne arriva una, molto importante, dalla Romania, per la realizzazione di un ponte sospeso sul Danubio, il più lungo del paese. E quando il 18 dicembre la cordata Salini Impregilo-Fincantieri si aggiudica la gara per ricostruire il ponte, c'è l'ulteriore conferma che «per realizzare le strutture in acciaio» verrà utilizzato «anche lo stabilimento di Valeggio sul Mincio». «Mi dicono che stanno investendo molto, sono già arrivati nuovi macchinari, l'ultimo del valore di 700 mila euro», dice Tosoni.

Forse, è quello che taglierà la prima lamina del futuro ponte. Per l'occasione, oltre a Conte, Toninelli e ai vertici di Fincantieri (l'ad Bono e il presidente Giampiero Massolo), ci sarà l'ad di Cassa Depositi e Prestiti Fabrizio Palermo, oltre al commissario per la ricostruzione, il sindaco di Genova Marco Bucci. Un nuovo inizio per il capoluogo ligure, una nuova pagina per un governo che ha disperato bisogno di un'iniezione di energia positiva. Quanto alla Cordioli di Valeggio, la notizia migliore è che continuerà ad aprire i cancelli ogni mattina, a pagare i suoi dipendenti e ad assumere di nuovi. Di questi tempi, non è scontato.

Alessio Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ex Cordioli

Fondata da Mario Cordioli, venduta nel 1999 al Gruppo Tosoni, l'azienda è entrata in crisi per un contenzioso milionario legato all'Expo

**Premier**
Giuseppe
Conte**Ministro**
Danilo
Toninelli

A destra: il Ponte Morandi di Genova dopo il crollo del 14 agosto 2018 (43 morti e 566 sfollati). **In alto:** l'ex Cordioli di Valeggio, ora Fincantieri Infrastructure



Torna il salone dell'innovazione in edilizia

«In futuro **chi costruisce dovrà demolire**»

Appuntamento a Montecchio con Aedifica. «Lavorare meglio e consumare meno»

Il settore cambia

Della Puppa: «A breve in Veneto si entrerà in una fase edilizia del tutto nuova»

Non un solo metro quadrato in più di territorio «consumato». E allo stesso tempo, un grande sviluppo per l'intero settore edile, dai costruttori agli impiantisti, ai produttori dei materiali. L'equazione, apparentemente impossibile, è in realtà il futuro secondo Confartigianato Vicenza, che alla riqualificazione edile e alla lotta allo spreco di suolo dedicherà prossimamente la seconda edizione di «Aedifica». L'appuntamento è per il 4 e 5 aprile alla fondazione Bisazza di Montecchio Maggiore: ad accogliere i visitatori sarà un vero e proprio salone dell'innovazione in edilizia.

Il tutto verrà declinato nei due giorni in 25 eventi e convegni: tratteranno anche di economia circolare, crediti edilizi (attesi a breve proprio in Veneto con una legge regionale ad hoc), tecnologie per migliorare le condizioni di lavoro nei cantieri, nuove misure per la sicurezza di edifici e infrastrutture. Ne parleranno architetti, costruttori, professori ma anche studenti. Fra i vari interventi, ci sarà anche quello dello studioso Federico Della Puppa (con un video), fra i primi negli anni scorsi a parlare di azzerramento del consumo di suolo, pur mantenendo un vivace settore edile. La parola d'ordine per il

ricercatore è «densificare». Perché «in Veneto, a breve, si entrerà in una fase edilizia nuova – osserva Della Puppa –: la Regione approverà una norma sostitutiva del vecchio Piano Casa: non si potrà più consumare suolo semplicemente prendendo terreno agricolo e trasformandolo in edificabile, ampliando così le città, ma verrà introdotto un sistema a “vasi comunicanti”. Tramite crediti edilizi, si potrà costruire qualcosa solo demolendo altrove. Diverrà più conveniente intervenire sul costruito, pensare a come riqualificare pezzi di città e periferie inutilizzati. Ad esempio, spesso i capannoni realizzati trent'anni fa oggi non sono più adeguati alle aziende e rimangono vuoti».

Per Della Puppa la norma regionale «in combinazione con la legge nazionale sugli ecobonus e la defiscalizzazione porterà a costruire meglio e consumare molto meno. Già oggi nell'area della pedemontana veneta, da Asolo all'Alto Vicentino, ci sono imprese che piuttosto del semplice ampliamento su una casa già vecchia propongono la demolizione e la ricostruzione integrale. Tra i benefici di legge nazionali e regionali e il risparmio energetico, l'investimento viene recuperato in sei o sette anni. Sono pratiche ancora ridotte ma che diverranno sempre più diffuse: con l'innovazione è sempre così».

Gli eventi di Aedifica - a ingresso gratuito con prenotazione obbligatoria, vedi [thecamp.com - toccheranno tematiche estremamente varie. Oltre a quelle già citate, si parlerà di innovazioni nell'uso di marmo e pietra, sicurezza nelle postazioni domestiche di ricarica di auto elettriche, tecniche e uso del colore nella ristrutturazione, IoT \(internet delle cose\) nella gestione dei dati del settore costruzioni, protezione dall'amianto, edifici intelligenti \(smart building\) per limitare al massimo il consumo di risorse, droni per il monitoraggio del territorio, delle infrastrutture e delle aree fluviali, pitture «attive» in grado di contrastare l'inquinamento dell'aria indoor e outdoor, nuove tecniche di scavo, progetti di rigenerazione urbana delle periferie e altro ancora.](http://www.aedifica-</p>
</div>
<div data-bbox=)

«La maggior parte delle nostre imprese, oggi, lavora sull'esistente. La riqualificazione dei nostri quartieri e città, il risparmio del suolo, ormai sono direzioni obbligate» avverte Giovanni Lovato, presidente degli artigiani edili di Confartigianato Vicenza. Il sistema-casa dell'associazione conta 9.578 aziende iscritte, con oltre 19mila addetti. «Sarà anche una bella occasione per confrontarci con le amministrazioni e i cittadini. Ma Aedifica - conclude Lovato - è rivolta anche ai dipendenti: uno dei temi più importanti di cui si parlerà, è proprio quello di trovare e affinare le competenze necessarie».

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4-5 25

La seconda edizione di Aedifica si terrà il 4-5 aprile alla fondazione Bisazza

Nel corso delle due giornate si alterneranno 25 tra eventi e convegni a tema specifico





**Confronto
a tutto campo**
L'affollatissimo
incontro con
l'architetto
Stefano Boeri
durante la
prima edizione
di Aedifica

«Cari architetti e ingegneri, **dovete sporcarvi le mani** con gli artigiani»

La ricetta del professor Narne: «I professionisti della costruzione fanno esperienza in bottega. Come Palladio»

Architetti e ingegneri che «si sporcano le mani», perché «solo continuando a frequentare le botteghe dei mestieri i professionisti italiani potranno continuare a produrre innovazione». È il percorso di crescita dei professionisti della costruzione secondo la «dottrina» di Edoardo Narne (nella foto a destra), professore associato all'Università di Padova e da quest'anno tutor del progetto G124 sulla riqualificazione delle periferie dell'architetto Renzo Piano. Il docente sarà uno dei protagonisti di Aedifica, il 4 aprile: dalle 16 alle 18 sarà presente al convegno «10+1 progetti di rigenerazione urbana delle periferie», e subito dopo prenderà parte al talk-show «Costruire il futuro ottimizzando le risorse».

«Sono convinto che a ogni architetto o ingegnere del settore edile, dopo l'università, farebbe bene lavorare un po' in una bottega artigiana. O in una piccola azienda: un luogo, quindi, dove l'apprendimento non sia solo teorico». Narne la semplifica così, ma il ragionamento in realtà parte da lontano. «Se guardiamo a Vicenza e al suo più grande architetto, Andrea Palladio, vediamo che non nasce come tale ma come artigiano. Si potrebbero citare anche altri esempi, Le Corbusier parti come orologiaio: agli studenti fa bene lavorare coi materiali e la componentistica perché solo vedendo quanto "pesa" qualcosa si può capire quanto resiste. E la buona ar-

chitettura italiana, fino agli anni '70, ha sempre lavorato a stretto contatto col prodotto. In seguito, purtroppo, con la digitalizzazione si è via via persa molta manualità. Così si perde saggezza costruttiva: è un peccato perché se c'è qualcosa di specificamente italiano che viene apprezzato nel mondo, è il gusto di saper trasformare gli elementi, rendendoli nobili».

Nel dipartimento universitario a Padova in cui lavora, Narne fa costruire ai suoi studenti, ogni anno, un piccolo edificio di esempio. Questa visione della formazione - una cultura non solo astratta e fatta di pura ricerca ma comprendente anche molta manualità - ha incontrato felicemente le modalità di lavoro dell'archistar genovese Renzo Piano. Narne spiega che con l'operatività dello studio di Piano c'è molto in comune: «Lui chiama la sua azienda "bottega", e non a caso lavora moltissimo coi plastici. Del resto, chi lavora da Piano non viene messo da principio a fare il "grande progetto": inizialmente si lavora sui materiali». A questa visione è improntato anche il progetto sulla rigenerazione delle periferie. I dettagli di G124 verranno spiegati ad Aedifica: obiettivi del programma, che vede l'ateneo padovano lavorare con amministrazioni ed enti locali, è proporre nuove, concrete visioni del territorio. (a.al.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Convegno

Edoardo Narne sarà uno dei protagonisti di Aedifica: il 4 aprile, dalle 16 alle 18, parteciperà al convegno «10+1 progetti di rigenerazione urbana delle periferie» e al successivo talk show «Costruire il futuro ottimizzando le risorse»



Dove si perfora c'è Fama: i signori delle **50 gallerie**

Dalla Tav Lione-Torino alla Storm Water di Dubai, passando per l'Autosole e la capitale Usa: la Pmi pordenonese ha sviluppato una tecnologia unica per i lavori in tunnel

Bomben/1
Ci avvaliamo
da sempre di
tecnici giovani
e specializzati

Bomben/2
Così si
esprimono al
meglio le idee
e le tecnologie

Gallerie e tunnel hanno fatto la storia delle ferrovie e delle strade di tutto il mondo. Attraversare montagne e zone impervie per collegare due città, consentendo velocità ed efficienza: una storia lunga e costellata di leggende e felici intuizioni. Ma anche e soprattutto di conquiste tecnologiche che garantiscono sicurezza e longevità alle opere.

Felice intuizione e ricerca tecnologica unica nel suo genere sono il marchio di fabbrica che contraddistingue la società Fama di Zoppola, un piccolo borgo in provincia di Pordenone, sin dal 1988, anno della sua fondazione. Oggi Fama è leader nel settore dello sviluppo di guarnizioni idrosigillanti e di una vasta gamma di accessori per il sistema di connessione, sollevamento e ancoraggio per la costruzione di gallerie, con il sistema brevettato Tbm. Fama - circa 8 milioni di fatturato, una trentina di dipendenti, con a capo Gustavo Bomben - si rivolge al mercato come unica realtà italiana che garantisce al cliente la copertura dell'intero ciclo per la fornitura di guarnizioni e di una vasta gamma di accessori. Una proposta tecnologicamente innovativa che ha portato Fama a essere partner nella costruzione del dibattutissimo tunnel dell'Alta velocità tra Lione e Torino. Un appalto del valore di circa 4,5 mi-

lioni di euro per 9 chilometri di lavori (su un totale di 57 dell'intero tunnel, oggi sub iudice da parte del governo italiano), che finiranno fra qualche mese.

Qui i test di prova dei prodotti Fama - che hanno «combattuto» con una agguerrita concorrenza internazionale - sono iniziati in Francia nel 2015. Fama alla fine è stata scelta perché è la prima azienda italiana in grado di progettare e realizzare una guarnizione integrata al cassero in fase di getto e che si ingloba al calcestruzzo in modo inamovibile. Una metodologia che garantisce la massima sicurezza, alta velocità di avanzamento dei lavori e durata nel tempo.

«Fama - precisa Gustavo Bomben - si avvale da sempre di giovani tecnici e professionisti, che qui trovano un campo di lavoro che consente loro di esprimere il meglio per idee e nuove tecnologie».

La guarnizione integrata Fama è stata impiegata per la prima volta in Italia a Scilla, nel tunnel di Terna, con pieno successo di committenza e impresa realizzatrice. Dal 1998 sono più di 50 le gallerie in tutto il mondo, costruite o in fase di realizzazione, che utilizzano i prodotti Fama. Anche nella galleria Sparvo (raccordo autostradale Bologna-Firenze), la più grande al mondo. E ancora la prima galleria scavata sotto l'Himalaya (progetto Kishanganga) vede la pro-



senza del superconnettore friulano.

Con l'utilizzo della simulazione matematica, la factory di Zoppola studia e progetta prodotti via via più innovativi, personalizzati e brevettati. Il cliente ha in questo modo un unico interlocutore a cui rivolgersi durante tutte le fasi dei lavori. Inoltre, l'azienda di Guastavo Bomben ha sviluppato una procedura di qualità specifica del processo e del prodotto per il settore grandi opere. Fra le varie commesse vinte negli anni ci sono anche lavori negli Stati Uniti (tunnel a Washington di 8,3 chilometri con diametro di 7 metri, per aumentare la capacità del sistema fognario della città; il tunnel servirà per arginare eventuali fenomeni di inondazioni), a Dubai e in Kenia. A Dubai, Fama ha fornito i suoi prodotti per il progetto Storm Water - un tunnel di 10 chilometri che raccoglie il 40% delle acque della zona urbana -, dopo essere stata presente alla più grande fiera del settore in tutto il Medio Oriente. In Kenia Fama è presente per il canale sotterraneo di 113 chilometri, con condotte da un metro e mezzo di diametro, che partono dalla diga della regione del Rift Valley. Una progetto dello Stato africano che ha per obiettivo la costruzione di una diga, un mega-impianto di trattamento delle acque reflue per una capacità di 100mila metri cubi al giorno e un successivo tunnel di trasporto dell'acqua lungo 14 chilometri. Notizia di queste ore, poi, è la commessa che Fama ha acquisito a Lione, in Francia: «Si tratta - spiega Bomben - di un lavoro in un tunnel di 3 chilometri della metropolitana cittadina, che collegherà una stazione al nuovo ospedale della città francese». E aggiunge, ironico: «Nessuno ha fatto una analisi costi-benefici prima di posare la prima pietra».

Alessandro Rinaldini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

8 I ricavi

Fama fattura 8 milioni di euro e impiega una trentina di addetti, tutti altamente specializzati e mediamente di età molto giovane. L'azienda è stata fondata nel 1988 ed è tuttora guidata da Gustavo Bomben

50 Le gallerie

Sono oltre 50 le gallerie in tutto il mondo, già realizzate o in fase di costruzione, che utilizzano i prodotti e le tecnologie dell'azienda pordenonese. Anche sotto la catena dell'Himalaya

4,5 L'appalto Tav

Fama è presente nel tunnel dell'Alta velocità ferroviaria Lione-Torino per un appalto di 4,5 milioni di euro, che riguarda un tratto lungo 9 chilometri sui 57 complessivi. Fama è stata scelta fra diverse aziende multinazionali

L'ultima commessa
A Lione, in Francia, nessuno ha fatto un'analisi-costi benefici prima di aprire il cantiere del tunnel della metropolitana

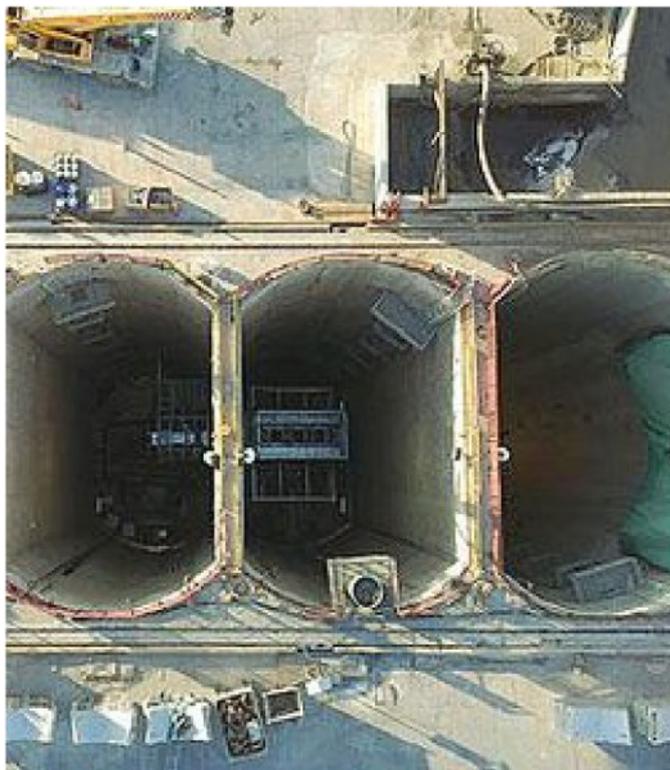
113 I chilometri

Fama sta lavorando in Kenia al canale sotterraneo da 113 chilometri nella Rift Valley. Nel progetto sono comprese una diga, un mega impianto per il trattamento delle acque reflue e un tunnel per il trasporto dell'acqua

L'azienda
Fama Spa, con sede a Zoppola di Pordenone, è stata fondata nel 1988. Al suo interno progetta, certifica, produce, commercializza e assicura l'assistenza in cantiere di prodotti destinati al rivestimento prefabbricato di gallerie, realizzate con il sistema di scavo meccanizzato tramite TBM. L'azienda ha una strutturata collaborazione con i più importanti centri di trasferimento tecnologico e diversi centri di ricerca universitari

Leader nel settore

Due immagini dell'attività della Fama di Zoppola nel mondo



Il mercato immobiliare Trattative e contratti conclusi rimandano segnali positivi, mentre i prezzi restano freddi: delusi dai mercati azionari, privati e investitori tornano al bene-rifugio per eccellenza

La solida rimonta del mattone

L'agente immobiliare Magistro: «Oggi una quindicina di chiamate al giorno mediamente le riceviamo»

«Oggi una quindicina di chiamate al giorno mediamente le riceviamo. Ci sono stati momenti, fino a due o tre anni fa, in cui il telefono rimaneva zitto da mattina a sera». Parole di Serafino Magistro, presidente della Federazione regionale degli agenti immobiliari e mediatori d'affari. Il riferimento è alla sua agenzia ma è un indizio che rispecchia con una certa affidabilità l'andamento del comparto immobiliare in tutta la regione. Il mattone, in sostanza, sta tornando a essere un bene-rifugio degli investitori grandi e piccoli, o, quantomeno, l'attesa di tempi migliori per acquistare casa sembra finalmente terminata.

La ripresa, va subito chiarito, riguarda il numero di trattative e di contratti, mentre i prezzi sono di fatto fermi, pur con le dovute distinzioni a seconda delle fasce di immobili. «Dopo la riaccensione della vitalità nel 2018 – prosegue il professionista – anche quest'anno pare iniziato bene, si può parlare di discreta positività». A supporto delle valutazioni di Magistro, giungono i dati del centro studi della Federazione i quali, vista la natura del Veneto, si concentrano essenzialmente sui capoluoghi di provincia intermedi, cioè con una popolazione residente fra i 100 e i 300 mila abitanti. Le compravendite residenziali registrate a Verona e a Vicenza sono aumentate nell'anno del 5%, e anche Venezia ha messo a segno un +4,5%. I prezzi degli scambi possono generalmente essere considerati stabili, con un aumento di

mezzo punto percentuale a Venezia e una flessione di pari portata nel capoluogo berico.

Il tipo di locale più richiesto è un appartamento con superficie media di 85 metri quadrati e la trattativa si conclude di solito in circa sette mesi. Gli acquirenti, rileva il presidente della Federazione veneta, «sono in genere persone che affrontano un mutuo e che non mancano di guardare all'aspetto estetico sia dello stabile sia del contesto in cui si trova. Stiamo parlando quasi sempre di appartamenti usati, collocati magari anche in zone periferiche purché siano ben collegate ai centri. Direi che uno degli elementi più importanti nella trattativa e nella scelta finale ha a che vedere con i servizi che la zona può offrire».

Non mancano però anche nuove dinamiche sui lotti edificabili. Le iniziative per costruzioni ex novo, soprattutto con progetti di grande attenzione sul fronte della sostenibilità ambientale, paiono aver ripreso vigore e si nota un approccio profondamente diverso dalle edificazioni in serie di qualità mediocre che hanno caratterizzato i cantieri fino allo scorso decennio. Solo appartamenti ad uso abitativo del cliente? «No, si sta vivacizzando anche il mercato dei palazzi storici, per quanto il fenomeno non possa essere studiato in chiave statistica. E non sto parlando solo dei centri cittadini – spiega ancora Magistro – ma anche, ad esempio, di fattorie con terreni, inutilizzate da anni, che vengono trasformate in bed and breakfast, dunque in imprese ricettive all'interno di aree attraversate da movimenti turistici non di massa».

Se l'acquisto di un immobile tende a ritornare una delle scelte preferite per investire capitali

privati, secondo Marco Anzini, team manager di Tecnocasa per il Veneto, questo si deve, specialmente nella nostra regione, alla caduta di fiducia per i mercati azionari, come conseguenza dei comportamenti deludenti di certi istituti di credito, leggi ex banche popolari. «Considerando l'abbassamento dei prezzi di questi anni – prosegue Anzini – si acquistano a condizioni molto interessanti immobili anche di prestigio in zone decisamente attraenti». Come i centri storici, in cui c'è carenza di locali abitativi di taglio medio-alto in locazione. Ci sono perciò investitori che acquistano in blocco interi palazzi per poi ricavarne appartamenti e negozi da affittare. Le case interessano una nicchia di mercato, professionisti di reddito elevato e manager soggetti a frequenti trasferimenti per lavoro, mentre gli spazi commerciali, se in posizioni strategiche, stanno decisamente riprendendo appeal.

Tutto questo è irrobustito dalle incentivazioni fiscali sulle ristrutturazioni e sugli interventi di adeguamento energetico, rinnovate anche per il 2019.

Ma chi sono i nuovi investitori del mattone? Nelle grandi città italiane non mancano certo le attenzioni di stranieri, privati o fondi d'investimento. In Veneto il fenomeno è ancora piuttosto limitato, se si fa eccezione per alcune aree a forte vocazione turistica. «Possiamo certamente segnalare – sottolinea Anzini – una ripresa di interesse dei compratori esteri sulla sponda veronese del lago di Garda, in località come Lazise o Torri del Benaco, dove, dopo dieci anni di quiete, si riaffacciano i tedeschi. E non mancano manifestazioni di interesse dai Paesi anglosassoni e scandinavi. Irlandesi, svedesi e danesi stanno facendo shopping



di case mentre a sparire quasi del tutto sono stati i russi, investitori straordinari fino al 2005».

I clienti stranieri sono anche quelli con le esigenze più raffinate. Puntano a immobili di qualità medio alta, con spazi esterni, giardini e terrazze, non disdegnando le posizioni più defilate rispetto ai centri ma, rimanendo nell'area del Garda, pretendendo la vista sul lago. Possono generalmente spendere di più degli italiani, i quali, invece, sono più attratti da soluzioni vicine ai centri abitati e si orientano soprattutto su trilocali, magari con piscina. Uno dei parametri ai quali tutti prestano grande attenzione è l'inquinamento acustico e, non a caso, i maggiori ribassi sui prezzi riguardano case in zone rumorose.

L'interrogativo è se il risveglio del mercato del mattone sia un fenomeno episodico o destinato a rinforzarsi. «Nel 2008 in Italia si registrarono 900mila compravendite - fa presente ancora il manager di Tecnocasa - scese a meno della metà nel 2014 e risalite a 580mila lo scorso anno. Siamo perciò ancora lontani dall'effervescenza del decennio scorso».

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Anzini (nella foto), team manager di Tecnocasa per l'area del Nordest, segnala una tendenza precisa: l'abbassamento dei prezzi degli immobili, che si è verificato negli anni scorsi, ha portato ora a condizioni di acquisto molto interessanti anche per immobili di prestigio collocati in zone particolarmente attraenti, come i centri storici

Manager



Freccia in su

Il mercato immobiliare italiano ha segnato nel 2018 una ripresa delle trattative e dei contratti conclusi: segnali positivi si stanno confermando anche nei primi mesi di quest'anno

Fede e affari



ISRAELE E VATICANO

Palazzinari in Terra santa

Missionari italiani, economi lussemburghesi, costruttori. Il segretario di Stato Parolin e l'avvocato di Netanyahu. Per una speculazione edilizia da due miliardi di euro

di Emiliano Fittipaldi



In Israele, a una trentina di chilometri da Gerusalemme, c'è un terreno con una vigna e qualche migliaio di alberi di ulivo che sta creando scompiglio e preoccupazione nei palazzi del Vaticano. Perché su quell'appezzamento in Terra Santa, oltre un milione di metri quadri di proprietà della congregazione dei salesiani, si sta combattendo da mesi, e in gran segreto, una battaglia senza esclusione di colpi. Con missionari italiani, economisti lussemburghesi, costruttori, truffatori e avvocati (tra cui quello del premier israeliano Benjamin Netanyahu) l'un contro l'altro armati per tentare di mettere le mani su un affare immobiliare che vale, sulla carta, oltre due miliardi di euro.

Proprio così. Sui 103 ettari, podere di una ex "scuola agricola" degli eredi di Don Giovanni Bosco, sorgerà infatti

un nuovo, gigantesco sobborgo urbano. Le autorità di Gerusalemme hanno già dato l'ok alla edificazione di circa 4.300 appartamenti, che oggi avrebbero un valore di mercato medio di oltre mezzo milione di euro l'uno. Un quartiere nuovo di zecca che dovrebbe innalzarsi a poca distanza dal monastero di Beit Gemal e dalla cittadina di Beit Shemesh, in una zona dove gli ebrei ultra-ortodossi con famiglie numerose sono maggioranza schiacciante: alla fine la speculazione potrebbe ospitare fino a 40 mila persone.

L'affare sembrava ormai cosa fatta, ma nell'ultimo anno la faccenda si è complicata. I missionari salesiani, infatti, hanno "venduto" il terreno più volte, e hanno firmato «accordi di locazione a lungo termine» con società tra loro

concorrenti. E lo stesso segretario di Stato Pietro Parolin, a causa dei pasticci dell'ordine, ha concesso il nulla osta vaticano (la legge canonica prevede che, in caso di operazioni finanziarie superiori al milione di euro, le congregazioni cattoliche debbano chiedere espressa autorizzazione alla Santa Sede) a due gruppi avversari. Cioè quello che fa capo all'imprenditrice Ziva Cohen e quello guidato da Aka Development, una società controllata dalla facoltosa famiglia Carasso.

È proprio Aka, qualche mese fa, ad aver accusato formalmente sacerdoti e Vaticano di fare il doppio gioco, e i rivali di pratiche scorrette. Lo scorso ottobre all'Aif (l'Autorità di informazione finanziaria d'Oltretevere specializzata in antiriciclaggio) è arrivata una segnala- ➔

→ zione di «attività sospetta» contro il gruppo di Ziva Cohen, denuncia firmata da un avvocato rotale arruolato da Aka, Francesco Carozza.

Aka, che teme di perdere decine di milioni di euro già spesi, punta il dito pure contro la congregazione, le cui strategie finanziarie sono opera dell'economista generale Jean Paul Muller. Un lussemburghese che dal 2011 gestisce, da via Marsala a Roma, le ricche casse dell'ordine.

L'Espresso ha inoltre scoperto che il principale consulente legale dei salesiani nell'affare di Beit Gemal è l'avvocato personale del premier israeliano Netanyahu, David Shimron. Un uomo che a Tel Aviv è temuto e rispettato, e che di recente è finito più volte sui giornali. Non solo perché deve difendere il primo ministro dalle accuse di corruzione che lo hanno travolto nei giorni scorsi: lo stesso Shimron è stato in effetti accusato di corruzione e riciclaggio dalla polizia, in merito a una compravendita da parte di Israele di sommergibili e navi da guerra costruite dal colosso tedesco Thyssenkrupp.

Ora, com'è possibile che un terreno sia stato ceduto più volte dai missionari a soggetti concorrenti? E come mai la Santa Sede ha concesso più di un'autorizzazione a diverse aziende per la medesima speculazione edilizia? Andiamo con ordine, e partiamo dal principio. Dal settembre 2004, quando l'immobiliarista Ziva Cohen (un imprenditrice, si legge nella segnalazione all'Aif, «condannata penalmente per frode» nel 2017) mette gli occhi sul terreno degli evangelizzatori.

L'apprezzamento alle pendici dei monti della Giudea ha una storia antica. Fu acquistato nel 1873 da don Antonio Belloni. Un sacerdote del Patriarcato latino di Gerusalemme che decise di costruirci su un orfanotrofio per bimbi arabi e una "scuola agricola". Nel 1891 padre Belloni cambiò ordine, passando a quello di Don Bosco: è allora che le proprietà e il podere entrarono nell'orbita della congregazione.

Passano i decenni, e la "scuola agri-



Marce di protesta contro le costruzioni a Beit Shemesh

cola" e l'orfanotrofio chiudono. Le piante di ulivo, la vigna e le preghiere restano le attività principali dei missionari. Ma agli inizi del nuovo millennio a Roma si accorgono che il tumultuoso sviluppo demografico e urbanistico della zona, a metà strada tra Gerusalemme e Tel Aviv, sta trasformando il terreno comprato per pochi spicci da don Belloni in una potenziale miniera d'oro.

Ziva Cohen sa che la zona sta per diventare edificabile e così, attraverso tre sue società, fa ai preti una proposta di locazione a lungo termine. Un'offerta che, si legge nell'esposto dell'avvocato di Aka all'Aif, «prevedeva il corrispettivo di 24 milioni di dollari» a favore dei salesiani per l'affitto della terra. L'ordine accetta subito. Ma la validità della proposta era condizionata a un requisito preliminare: l'approvazione della stessa «da parte della Santa Sede». Sia nel 2005 sia nel 2007, dice Aka, il permesso fu negato.

Se ne ignorano i motivi. È un fatto, però, che i salesiani e l'immobiliarista non si danno per vinti. E decidono di stipulare, attraverso un'altra società della costruttrice chiamata Kidmat Eden, un nuovo accordo. Stavolta per un vero e proprio sviluppo immobiliare del terreno. Leggendo le carte, si scopre che la Cohen avrebbe ottenuto una commissione pari al 17 per cento del valore complessivo dell'operazione

commerciale in caso lo sviluppo fosse andato a buon fine. Un fiume di denaro.

Vista la difficoltà di ottenere il nulla osta da Roma, la Cohen fa inserire nel contratto anche un'altra postilla: nel caso i preti avessero deciso, in futuro, di vendere o cedere in affitto lo stesso appezzamento ad altri soggetti, lei e la sua società avrebbero goduto di un diritto di prelazione.

Anche questa intesa, secondo la denuncia di Aka spedita all'Aif, non fu però mai approvata dal Vaticano. Tanto che dopo qualche anno, nell'impossibilità di andare avanti nel progetto immobiliare, la Cohen e i salesiani finiscono ai ferri corti. Un lodo arbitrale stabilisce che «l'ordine avrebbe dovuto risarcire Kidmat Eden per aver impedito alla stessa, e in mala fede, di sviluppare il terreno». L'importo per la compensazione fu stabilito in 40 milioni di shekel israeliani, pari a oltre 10 milioni di dollari.

Fine della storia? Nemmeno per sogno. Passano le stagioni, cambiano i papi e i segretari di Stato, e nel 2013 l'economista Muller affida all'avvocato Shimron il compito di trovare nuovi compratori per il fondo. La prescelta stavolta è la Aka Development. I suoi rappresentanti dicono oggi all'Espresso che il contratto con i salesiani fu stipulato nel 2015, «dopo che il convento aveva offerto il terreno, tramite il suo rappresentante legale Shimron,

a vari promotori immobiliari, presentandolo come una proprietà libera e disponibile».

L'accordo tra salesiani ed Aka prevede anche stavolta una locazione a lungo termine. Il mercato immobiliare rispetto a dieci anni prima è però schizzato alle stelle, e i nuovi soci accettano di versare ai missionari - si legge nel documento - la bellezza di 300 milioni di shekel, pari a 80 milioni di dollari. Il 12 agosto 2015, per la prima volta, arriva il sospirato nulla osta della Segreteria di Stato guidata da Parolin: come annuncia l'allora nunzio in Israele Giuseppe Lazzarotto in una lettera al vicario generale dei salesiani Francesco Cereda, «la Santa Sede ha confermato che i salesiani di Bon Bosco sono autorizzati a entrare nell'accordo di locazione a lungo termine con Aka». Quest'ultima bonifica subito dopo ai salesiani una prima rata, pari a 45 milioni di shekel. Contestualmente i preti dichiararono (sempre a leggere quello che scrive l'avvocato rotale all'Aif) che il vecchio diritto di prelazione di Ziva Cohen «era nullo e decaduto».

Nulla di più lontano dalla verità, invece. Cohen e la sua Kidmat Eden fanno causa a tutti, e nel marzo 2018 - quando la speculazione di Aka stava ormai per partire - la Corte Suprema israeliana conferma la validità del diritto di prelazione della costruttrice «condannata per truffa». Aka, ovviamente, impugna la decisione in tribunale.

Che fanno allora i salesiani? Invece di attendere gli esiti della battaglia giudiziaria, Muller e Shimron cambiano nuovamente cavallo. Mollano i compagni d'avventura di Aka e firmano un terzo accordo con altre due società riferibili a Ziva Cohen: la Ramat Beit Shemesh Flowers e la Stenden Company, che secondo Aka sarebbe solo una fiduciaria che nasconde «beneficiari terzi la cui identità» scrive il legale all'anticorruzione vaticana «non è nota».

L'ennesima intesa sulla speculazione è dello scorso aprile 2018. E prevede, oltre all'affitto della terra per 98 anni, che i legali di Cohen e quelli dei salesiani



Il Segretario di Stato del Vaticano, cardinale Pietro Parolin

(dunque lo Studio Shimron) ricevano una percentuale sul prezzo finale delle proprietà vendute. Lo 0,875 per cento dei profitti finali del business: dovesse essere piazzati tutti gli appartamenti previsti che la municipalità ha già approvato, in pratica i mediatori intascherebbero a testa decine e decine di milioni di dollari. Secondo Aka, il compenso potrebbe essere alla fine pari al 30 per cento della somma totale incassata dai salesiani per l'affitto della terra. «Una commissione folle».

«Shimron accusato di corruzione e la Cohen condannata per truffa? Scriva pure che io non ho alcun problema a fare affari con loro. Per me David è una persona seria, e noi come ordine non abbiamo fatto nulla di sbagliato. Noi abbiamo solo rispettato una sentenza dei giudici israeliani. Aka sapeva perfettamente che esisteva quella clausola di prelazione, e si sono assunti il rischio», ci spiega Muller.

Leggendo alcune lettere riservate della Congregazione, è chiaro che è stato proprio l'economista lussemburghese, insieme al vicario dei salesiani don Cereda, a spingere Parolin - che nel 2015 aveva dato il nulla osta per l'operazione con Aka - a firmarne un altro nel 2018 in favore delle società della Cohen.

La nuova autorizzazione è protocollata il 17 settembre dell'anno passato. Quando il nunzio in Israele Leopoldo Girelli comunica la notizia ad

Aka, che avendo in tasca l'autorizzazione del 2015 era sicura di spuntarla in tribunale, la battaglia si fa incandescente. Allargandosi dalla Terra Santa fino alla Città Eterna. Aka grida al complotto, sostiene che Parolin citi nel nuovo permesso «un contratto con la Kidmat che non è mai esistito». L'Espresso ha contattato fonti vicino alla Segreteria di Stato, che commentano come il doppio nulla osta non sia affatto illegale o contraddittorio. «Quello che Aka non ricorda è che è stato l'ex segretario di Stato Tarcisio Bertone, il 22 giugno 2010, a concedere una prima autorizzazione ai salesiani. Si tratta di un permesso volutamente ampio, che lasciava la congregazione libera di negoziare l'accordo a lei più conveniente, senza indicare né un soggetto predeterminato né un termine temporale alla vendita del terreno», ragionano gli uomini di Parolin. «Noi non abbiamo fatto altro che confermare, di volta in volta, l'autorizzazione in vigore già dal 2010, che è così generica da poter essere applicata a qualsiasi ditta. Detto questo noi speriamo che la controversia possa ricomporsi pacificamente».

Ballano miliardi, e una transazione non sarà facile. Chissà se don Belloni avrebbe mai immaginato che un terreno brullo comprato per costruire un orfanotrofio avrebbe scatenato, 150 anni dopo, simili appetiti. ■

Edilizia, oltre 600 i cantieri fermi

Lo studio di Filca Cisl: a rischio 36 miliardi e 350mila posti di lavoro. Turri: così si nega il futuro

● **ROMA.** Le opere bloccate o mai avviate in Italia sono oltre 600 per un valore di circa 36 miliardi, senza calcolare l'indotto, e 350 mila posti di lavoro, più della metà dei 620 mila persi nel settore delle costruzioni negli ultimi 10 anni. Nello stesso periodo hanno chiuso 120 mila aziende. A mettere insieme i numeri della crisi che sta devastando il settore delle costruzioni, la Filca Cisl, in vista della mobilitazione generale del settore organizzata dai sindacati confederali per venerdì 15 marzo.

L'allarme è forte con il rischio che l'insieme dei fattori concomitanti, dal rallentamento dell'economia, ai nodi della politica, all'eredità di sovrapproduzioni e bolle degli anni passati provochino la tempesta perfetta del settore.

Il valore dell'edilizia nel Pil nazionale è passato dall'11,5% del 2008 (prima della crisi) all'8% attuale. Nello stesso periodo il valore delle costruzioni nel Pil è crollato dal 29% al 17%. Nel periodo 2008-2018 c'è stata una riduzione di 36 miliardi di euro di investimenti nelle nuove costruzioni residenziali, di 15 miliardi nelle costruzioni non residenziali private e di 26 miliardi in opere pubbliche. La crisi ha travolto molte delle più grandi aziende del settore: tra le ultime in ordine di tempo, Astaldi, Condotte, Cmc.

Nel bilancio dello Stato sono stanziati 150 miliardi in 15 anni per gli investimenti pubblici, già scon-

tati nel deficit. Di questi, 118 miliardi sono considerabili immediatamente attivabili. Ma secondo il sindacato procedure complesse e capacità progettuale insufficiente ne complicano l'utilizzo, tanto da rendere biblici i tempi di realizzazione delle opere. Per la messa in pratica di opere di impatto minimo, dal valore di 100.000 euro, ci vogliono 2 anni, che salgono a 15 per quelle sopra i 100 milioni.

«Rinunciare alla Tav vorrebbe dire essere tagliati fuori dall'Europa», afferma Franco Turri, segretario generale Filca-Cisl, ma più in generale «attualmente l'unica certezza è che ci sono miliardi di euro pronti per essere cantierati e territori che hanno disperatamente bisogno di manutenzione delle opere e di infrastrutture, ma i cantieri continuano ad esser chiusi o mai aperti». «Qual è il vero nodo della questione? Prima si diceva che non ci fossero risorse, ma oggi i soldi ci sono, sia nostri che dell'Unione europea. La macchina si è fermata e sembra quasi che ci sia una volontà collettiva di non agire, ma in questo modo si nega il futuro al Paese, che invece ha bisogno di edilizia, quella di qualità: penso alla messa in sicurezza dal rischio sismico e da quello idrogeologico, penso all'edilizia scolastica e ospedaliera, alla messa in sicurezza di strade, ponti, viadotti, al consumo energetico delle abitazioni e delle imprese, di recupero dei centri storici».



Edilizia

Appalti bloccati: sciopero con un occhio ai Mondiali

Il mondo dell'edilizia si ferma. Anche nel Bellunese: per dare una smossa al mercato degli appalti pubblici "ingessati" dal Governo.

D. Tormen a pagina II

L'edilizia bellunese

Crisi, appalti bloccati: «Sì alle grandi opere»

►Venerdì si sciopera anche in provincia: ►Il segretario Nardini: «Il settore è fermo la Fillea Cgil lancia un appello al Governo e i Mondiali sono per noi un'occasione»

DAL 2008 AD OGGI PERSI 1500 DITTE E ALTRETTANTI POSTI: «CANTIERI E VARIANTI DARANNO OSSIGENO ALL'OCCUPAZIONE»

L'APPELLO

BELLUNO Braccia incrociate: il mondo dell'edilizia si ferma. Per ripartire. Sembra un controsenso, è la realtà. Venerdì prossimo tutto il settore edile sciopererà, per dare uno scossone al Governo e far capire a chi comanda che senza un piano straordinario di interventi, il lavoro crolla, come rischia di crollare il Paese, costantemente sotto scacco del dissesto idrogeologico. Lo sa benissimo il Bellunese, territorio fragile e bisognoso di interventi. Tra l'altro, rimettere a posto Agordino e Cadore dopo gli eventi meteo di fine ottobre, sistemare frane e strade, si traduce in un beneficio doppio: per il territorio e anche per il lavoro. «Il 15 marzo è stato indetto uno sciopero generale nazionale del settore edile: non succedeva dal 1994 - spiega Marco Nardini, segretario provinciale della Fillea Cgil -. Siamo preoccupati da questo Governo: il blocco delle opere pubbliche che sta emergendo rischia di essere un pericolo, sia per la tenuta del Paese, sia per il lavoro».

LA SITUAZIONE

Il settore edile, tra l'altro, ha pagato a carissimo prezzo la crisi del 2008. A livello nazionale si sono persi oltre 600mila posti di lavoro. «A Belluno dal 2008 a oggi hanno chiuso circa 150 imprese edili - sottolinea Nardini -. Tradotto in occupazione, arriviamo a quota 1.500. Vale a dire 1.500 lavoratori che si sono trovati senza un posto di lavoro. Senza contare le peripezie a cui sono costrette le aziende per far fronte al massacro del massimo ribasso degli appalti pubblici». Tra i cantieri per Cortina 2021 e la ricostruzione post-maltempo, ci sarebbe spazio per recuperare il terreno perduto. A quanto pare, però, il condizionale è quanto mai d'obbligo. «Non abbiamo mai avuto finanziamenti pubblici così abbondanti negli ultimi vent'anni. Eppure, siamo fermi agli annunci - continua Nardini -. Ormai abbiamo capito che anche sui mondiali di Cortina (una partita da 270 milioni di euro, solo per la viabilità dell'Alemagna e della Statale Carnica, ndr) si farà poco o niente. I grandi cantieri per le varianti non partono. E se non si fanno, sono guai per la tenuta occupazionale».

IL PERICOLO

Sono guai anche per la sicurezza, però. Soprattutto quella relativa alla viabilità. «Dopo il crollo del ponte Morandi, Veneto Strade ha inserito in un software tutti i dati relativi alle infrastrutture stradali, per cal-

colare eventuali pericolosità - continua il sindacalista -. Risulta che i primi posti nella classifica del rischio si trovano proprio in provincia di Belluno. Si tratta del viadotto sulla provinciale 355 di Val Degano (tra Sappada e Santo Stefano, ndr) per il quale servirebbero 700mila euro per la messa in sicurezza; del viadotto sulla Statale 50 del Grappa in Val Schener, un lavoro da oltre 3 milioni di euro; e del tratto della regionale agordina tra Cencenighe e Alleghe, per la cui messa in sicurezza serve 1 milione di euro. Dopo l'alluvione di fine ottobre questi tratti sono stati monitorati ulteriormente?».

LE PRIORITÀ

Le richieste della Fillea Cgil, che nello sciopero avrà l'appoggio anche di parte delle aziende edili locali, sono chiare: messa in sicurezza della viabilità, «prima dell'esbosco, per evitare che il passaggio dei mezzi pesanti metta a rischio le strade». «E sistemazione della rete idrica provinciale - conclude Nardini -. Chiediamo che la Regione apra un tavolo di programmazione con il sindacato e con il mondo del lavoro».

Damiano Tormen





LE INFRASTRUTTURE Il Bellunese ha bisogno di grandi opere, e non solo per i Mondiali di Cortina

Capannoni, 1700 da recuperare

► Assindustria lancia il più grande progetto italiano sul tema: sarà creato un atlante interattivo

Un patrimonio immenso: è quello dei capannoni dismessi: poco meno di 1.700 nella provincia di Treviso. Come ogni tesoro sepolto, anche su questo sono disponibili informazioni spesso frammentarie. Un motore di ricerca, però, metterà a portata di clic vita, morte, miracoli (e si spera possibile rinascita) di ogni singolo fabbricato industriale, compresi quelli in attività, nelle province di Treviso e Padova. Il progetto, il primo in Italia su un territorio così vasto, si chiama "Capannoni

On/Off" ed è promosso da Assindustria Venetocentro. Nella Marca gli immobili industriali sono 14mila, uno ogni 63 abitanti. Le aree produttive, in provincia, coprono 6.400 ettari, un quinto della superficie edificata. Secondo le stime di Assindustria più di uno su dieci (il 12%) è vuoto o in degrado. Verrà creato un vero e proprio atlante tematico ed interattivo. La squadra di tecnici è già al lavoro e si prevede di arrivare a regime entro l'inizio del 2020.

Zanardo a pagina II

Il piano di Assindustria Capannoni dismessi «Mappa e recupero»

► Nella Marca un fabbricato su 10 è inutilizzato: una task force al lavoro
«Verranno individuati gli edifici da rigenerare per il bene del territorio»

IL PROGETTO

TREVISO Un patrimonio immenso e inutilizzato, dal valore complessivo di quasi quattro miliardi di euro: tanto valgono gli undicimila capannoni dismessi in Veneto. Poco meno di 1.700 nella sola Marca. Come ogni tesoro sepolto, anche su questo sono disponibili informazioni spesso frammentarie e scollegate. Un super motore di ricerca, però, metterà a portata di click vita, morte, miracoli (e si spera possibile rinascita) di ogni singolo fabbricato industriale, compresi quelli tuttora in attività, nelle province di Treviso e Padova. Così la multinazionale alla ricerca di un sito dove insediarsi o la pmi bisognosa di ampliare lo stabilimento potranno, inserendo alcune parole chiave, selezionare gli edifici a disposizione più confacenti alle proprie esigenze. Ma anche professionisti e amministrazioni locali potranno beneficiare di un qua-

dro complessivo e aggiornato su cui basare i propri interventi.

I NUMERI

Il progetto "Capannoni On/Off", promosso da Assindustria Venetocentro, infatti, parte proprio dal creare una base informativa dettagliata sui siti produttivi, per puntare poi alla loro rigenerazione. L'operazione ha preso il via ufficiale ieri, con la firma a Palazzo Giacomelli, del protocollo tra l'associazione degli industriali di Treviso e Padova, le rispettive amministrazioni provinciali e Camere di commercio e il Consorzio Bim Piave. Il primo passo sarà dunque censire questa massa sterminata di capannoni. Bastano alcuni numeri: oltre 92mila immobili industriali in Veneto, 14mila nella Marca: uno ogni 63 abitanti. Conteggiando anche Padova si sale a quota 32mila. Per giunta, sovente disseminati in modo disordi-

nato: le aree produttive, in provincia, coprono 6.400 ettari, un quinto della superficie edificata. Secondo le stime di Assindustria più di uno su dieci (il 12%) è vuoto o in degrado. Verrà creato un vero e proprio atlante tematico ed interattivo che di ciascuno riporti ubicazione e principali caratteristiche: dai tratti costruttivi ai vincoli urbanistici dell'area, dalla vicinanza a snodi viari all'allacciamento alle fognature, dalla fibra ottica alla presenza di idranti (fondamentale per le autorizzazioni anti-incendio). Elementi, in realtà, già riportati in piani urbanistici



e archivi dei singoli enti, ma da uniformare e far confluire in un'unica banca dati on line.

LA TASK FORCE

La squadra di tecnici incaricati è già al lavoro: si prevede di arrivare a regime entro l'inizio del 2020. «È, crediamo - spiega Massimo Finco, presidente di Assindustria Venetocentro - il primo progetto in Italia che mappa aree ed edifici produttivi, proprietà, stato, utilizzo attuale, tanto più in un territorio così esteso». Poi, dati - anzi: big data - alla mano, potrà cominciare un'azione di lobby (sana) nei confronti, da un lato, del legislatore, per sollecitare norme

e incentivi a favore del recupero dei siti in disuso, dall'altro, di banche e società finanziarie, per sostenere questi investimenti. Per Maria Cristina Piovesana, presidente vicario degli industriali trevigian-patavini, però, il salto deve essere anzitutto culturale, sensibilizzando enti locali e gli stessi imprenditori alla cultura della riconversione. «Il tutto per poter lasciare, alla fine di un processo che inevitabilmente dovrà durare dieci o vent'anni, un ambiente migliore, più sano e più bello di quello che abbiamo trovato», sottolinea, insieme al direttore generale dell'associazione Giu-

seppe Milan. “Capannoni On/Off” può rappresentare anche un esempio di virtuosa collaborazione tra pubblico e privato. In questo senso, il presidente della Provincia Stefano Marcon e il collega di Padova, Fabio Bui, hanno assicurato il massimo impegno. I benefici, del resto, non riguardano solo le imprese: «I vecchi capannoni - propone Mario Pozza, numero uno della Camera di commercio di Treviso e Belluno - si possono riconvertire anche in nuova edilizia abitativa, più in linea con le esigenze di una popolazione in invecchiamento».

Mattia Zanardo

Gli immobili industriali

● In Veneto ● Treviso

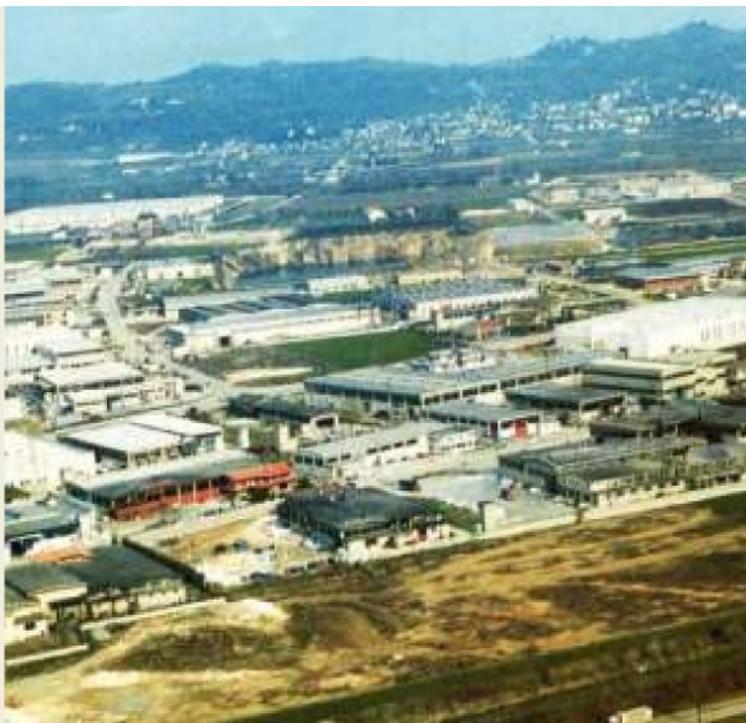
Totali



Dismessi



cermimem





GLI INTERVENTI A sinistra il capannone ex Pagnossin, sopra l'area industriale da riqualificare a Castrette di Villorba e la presidente Piovesana con Pozza (Cciaa) e Marcon (Provincia)

Consorzio Venezia Nuova Lavoratori in agitazione

►Contestano il mancato coinvolgimento nel processo di riorganizzazione aziendale

OCCUPAZIONE

VENEZIA Incarichi affidati ai consulenti esterni, dipendenti lasciati all'oscuro dai commissari, accentramento di alcuni servizi che passano dal Consorzio Venezia Nuova ad altre aziende che gravitano attorno al settore della realizzazione del Mose. Una sorta di svuotamento del Consorzio, in una strategia che sfugge ai lavoratori, che ieri, riuniti in assemblea, hanno dichiarato lo stato di agitazione.

Una sorta di ultimatum, per far intendere tutto il loro malcontento, dopo tre richieste di incontro rivolte ai commissari e rimaste senza alcun esito.

E legato da uno scenario comune c'è il destino anche dei lavoratori di Comar e di Thetis. In tutto oltre 200 persone che hanno acquisito negli anni un'esperienza e una professionalità che potrebbero essere utili nella futura gestione del Mose.

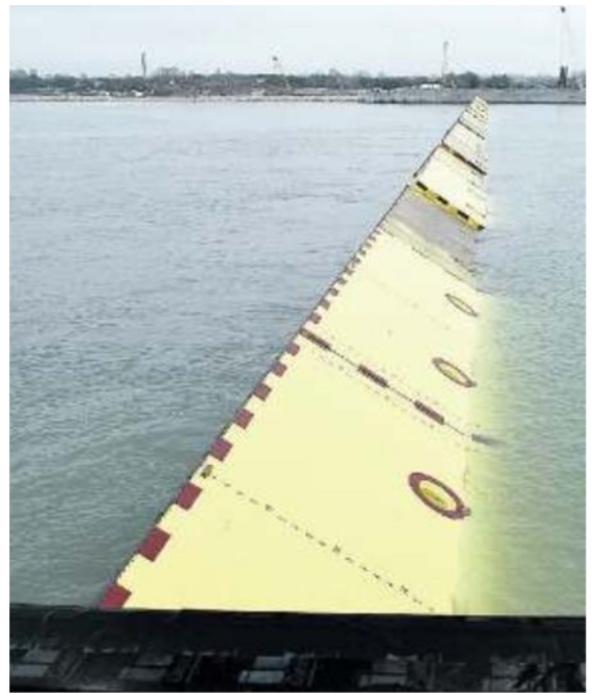
Ma di certezze e di notizie ufficiali non ce ne sono, non si sa in che modo potrebbe avvenire il passaggio da un'azienda all'altra, in un'ottica di riorganizzazione e di livellamento dei con-

LA RIORGANIZZAZIONE

Perché capita che ci siano persone retribuite in maniera molto diversa che svolgono lo stesso lavoro, e che in questo periodo siano stati accentrati alcuni servizi che fanno pensare a un futuro esubero di personale. Il tutto in un clima di grande incertezza, con il Governo che non decide, i cantieri ancora fermi e le tensioni costanti tra Provveditorato alle opere pubbliche e commissari.

Le rappresentanze dei lavoratori, avevano parlato di "marginalizzazione" dei dipendenti da parte della nuova gestione, e avevano denunciato l'assoluta mancanza di informazione interna, con la maggior parte delle notizie apprese dai giornali e dichiarazioni contraddittorie da parte dei propri responsabili.

Ora il passo ufficiale attraverso i sindacati confederali, nella speranza che almeno i rappresentanti della categoria siano coinvolti nel processo informativo e riescano a sortire qualche effetto. In primis la condivisione di questo piano aziendale di riorganizzazione. "Prima che sia troppo tardi", si augurano i lavoratori. (r.v)



MOSE I lavoratori del Consorzio Venezia Nuova in agitazione

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONFINDUSTRIA. Iscrizioni entro il 13 marzo

Costruzioni, la filiera nel processo "Bim" Partono 4 incontri

Organizzato dalla sezione edili insieme con architetti, ingegneri, periti, geometri «Importanti vantaggi»

Quattro incontri gratuiti di "Introduzione al processo Bim per le imprese e le Pa" a Palazzo Bonin Longare promossi dalla sezione costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza, con gli Ordini professionali degli architetti e ingegneri e i Collegi dei geometri e periti industriali. Si svolgeranno il 19 e 27 marzo, 3 e 10 aprile: il termine per le iscrizioni è il 13 marzo.

Il Bim (Building information modelling) è un processo di digitalizzazione che consente di organizzare tutte le informazioni relative ad un'opera pubblica o privata attraverso una piattaforma collaborativa in cui tutti gli attori della filiera inseriscono dati grafici, documenti tecnici e specifiche sui materiali relativi all'intero ciclo di vita dell'opera. Scopo delle giornate di approfondimento è fornire un quadro del processo, norme, vantaggi e problemi.

«Il Bim - sostiene Luigi Schiavo, presidente della sezione edili e impianti di Confindustria Vicenza - è destinato a trasformare la filiera delle costruzioni perché coinvolge tutti gli operatori del settore, dai committenti pubblici e privati, ai progettisti e imprese, ai produttori di materiali, che possono lavorare insieme e condividere informazioni inerenti ai flussi di lavoro, sia in fase di progettazione che di realizzazione».

Nonostante ad oggi l'obbligatorietà dell'utilizzo del Bim riguardi le opere pubbliche di dimensione superiore ai 100 milioni, dal 2025 riguarderà le opere di qualsiasi importo. «Ma il Bim - aggiunge Schiavo - può portare importanti vantaggi già oggi anche nel settore privato sia per i committenti che per le imprese, perché consente il controllo in tempo reale dei costi, dei tempi, la minimizzazione degli errori e l'ottimizzazione della gestione». La partecipazione, grazie al contributo della Camera di commercio, è gratuita. ●



Luigi Schiavo, Confindustria



PARTITO DEGLI AFFARI Chi ha preso gli appalti da 1,4 miliardi e chi aspetta i nuovi

Tav, ecco la Banda del Buco: aziende fallite e tangentari

Conte tratta per rinviare i bandi. M5S: "Crisi aperta" Salvini prima fa il bullo, poi frena per paura della base

■ Le principali società coinvolte nei lavori hanno avuto problemi contabili e con la giustizia. Di Maio: "Lega irresponsabile". L'altro vicepremier: "Buonsenso e si risolve"

◉ **BARBACETTO, DI FOGGIA, GIAMBARTOLOMEI E ROSELLI**
DA PAG. 2 A 6

LA "TORTA" TAV I lavori per 1,4 miliardi

La Banda del Buco: ditte fallite e i soliti noti di Tangentopoli

Da Cmc a Condotte a Gavio, fino ai piccoli appalti coinvolti dalle inchieste per corruzione e mafia: a chi sono finiti i soldi

Chi disturbava

Due imprenditori al telefono: "Tutto ci prendiamo. I No Tav li metto sotto il rullo..."

789 mln

Alle ferrovie francesi
Per un tratto di 4 km spesi solo 2 milioni

» GIANNI BARBACETTO E ANDREA GIAMBARTOLOMEI

Lavorare per il Tav non portabene, siraconta in Valle di Susa. Tutte e tre le aziende locali impegnate nella Torino-Lione sono fallite: la Geomont di Bussoleno, la Martina e la Lazzaro di Susa. Anche le imprese più grandi che hanno partecipato ai primi appalti non sono messe benissimo: la Cmc, Cooperativa muratori e cementisti di Ravenna, ha

chiesto il concordato preventivo. Condotte è in amministrazione straordinaria. Sta meglio il gruppo Gavio, che controlla il 36,5 per cento di



Sitaf (al 51 per cento di Anas) che ha lavorato per lo svincolo di Chiomonte (88 milioni di euro) e altre commesse (per un totale di 93 milioni). Sitaf – ironia della sorte – è la diretta concorrente del tunnel ferroviario, visto che gestisce il traforo autostradale del Fréjus.

L'impresa Pizzarotti di Parma (già tra i protagonisti di Tangentopoli, come Gavio, Cmc e Condotte) era nei consorzi che hanno realizzato le discenderie di Saint-Martin-la-Porte e di Villarodin-Bourget/Modane, in territorio francese. In quest'ultima, Pizzarotti ha sostituito Condotte, che aveva fatto una parte dei lavori. Cmc, con altre imprese, ha scavato invece le gallerie geognostiche di Saint-Martin-la-Porte, in alleanza con Cogeis, che ha poi lavorato anche alla discenderia di La Praz. Sul versante italiano, Cmc e Cogeis, insieme a Geotecna, hanno realizzato la galleria di La Maddalena, a Chiomonte, un lavoro da 126 milioni di euro. In totale, finora sono stati fatti lavori per 1,4 miliardi: 211 milioni per studi e indagini, il resto per le tre discenderie e la galleria geognostica sul lato francese (totale: 16 chilometri). Sul lato italiano, la galleria della Maddalena (7 chilometri). Dei soldi usciti finora, ben 789 milioni sono stati dati in concessione a SnCF, la società delle ferrovie francesi, per la realizzazione del tratto ferroviario all'aperto in Francia, che però è lungo meno di 4 chilometri. Infatti SnCF di quei 789 milioni ne ha spesi finora solo 2. A impegnare i soldi è stata Telt, la società dei governi italiano e francese.

Lunedì, se Telt darà il via ai bandi, ci sarà la vera partenza del Tav: saranno lanciate le due gare per l'intero tratto francese del tunnel di base, 45 dei 57,5 chilometri totali, del valore di 2,3 miliardi. Un'altra fetta dei 9,6 miliardi di euro che è il costo totale del super-tunnel.

ILAVORI della Torino-Lione seguiti finora sono solo una piccolissima parte di quelli necessari per completare l'opera. Eppure sono riusciti ad attirare più volte l'attenzione della Procura di Torino. Inda-

gini per fatti di corruzione e qualche infiltrazione mafiosa. Nel 2011 sono stati condannati per turbativa d'asta, in primo grado, Paolo Comastri, l'ex direttore generale della Lyon-Turin Ferroviaire (Ltf, la società poi sostituita dalla Telt), e l'allora responsabile della direzione costruzioni, Walter Benedetto. Insieme a loro era stata coinvolta anche Maria Rosaria Campitelli, di Mm Metropolitana milanese. La turbativa d'asta riguardava il tunnel che doveva essere scavato a Venaus (poi non realizzato). A scoprire gli interessi illeciti intorno allo scavo del tunnel geognostico italiano è poi arrivata l'inchiesta "San Michele" del Ros carabinieri e della Direzione distrettuale antimafia di Torino. Tra i tanti fatti emersi, l'estorsione ai danni dei proprietari di una cava a Sant'Antonino di Susa commessa da Gregorio Sisca, condannato in via definitiva per mafia, per conto di Giovanni Toro, imprenditore condannato per concorso esterno mafioso, che aveva preso in affitto la cava e voleva mantenerne il controllo: "Noi dobbiamo stare lì perché è lì dentro che nei prossimi dieci anni arrivano 200 milioni di euro di lavoro", diceva Toro, intercettato. "La torta non me la mangio da solo. Me la divido con te e ricordati queste parole, che ce la mangiamo io e te la torta dell'alta velocità".

Toro, preoccupato per le proteste dei No Tav, nella primavera 2011 diceva al telefono: "Se arrivano i No Tav, con l'escavatore ci giriamo e ne becchiamo qualcuno... E col rullo gli vado add... cioè salgo io sul rullo e accelero. Se non ti togli ti schiaccio". Toro era in rapporti anche con un imprenditore di Susa, Ferdinando Lazzaro, a cui diceva, sui lavori nel cantiere di Chiomonte: "Prendiamo tutto noi".

Lazzaro, titolare della Italcoge e della Italcostruzioni, ha poi patteggiato una pena per bancarotta fraudolenta ed è stato condannato (in primo grado) a 1 anno e mezzo per turbativa d'asta: fallita la sua Italcoge, per continuare a svolgere i lavori preliminari del cantiere di Chiomonte aveva fatto un accordo col curatore fallimentare e aveva presenta-

to un'offerta per aggiudicarsi l'affitto di un ramo della sua azienda. Dall'inchiesta del Ros erano emersi anche i suoi contatti con la politica e con i Sì Tav. In un'informativa del 2012 si legge: "Sono emerse aderenze di Lazzaro con personaggi politici e della pubblica amministrazione", a cui chiedeva aiuto per licenze e autorizzazioni. Tra questi, Antonio Ferrentino, consigliere regionale del Pd, ex sindaco No Tav passato al fronte dei favorevoli.

IL 17 SETTEMBRE 2012, Lazzaro contatta addirittura Paolo Foietta, oggi commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e allora dirigente dell'area territorio e trasporti della Provincia di Torino. Secondo i carabinieri, Foietta avrebbe garantito "il suo interessamento per addvenire a una soluzione della vicenda" che riguardava la ditta di Lazzaro: "Allora mi faccia una mail", diceva Foietta a Lazzaro, "se mi mette anche il nome specifico del funzionario con cui avete avuto rapporti mi è più utile, così vedo di evitare giri". Lazzaro ha replicato di aver sempre operato lecitamente: "Le gare del Tav le ho vinte regolarmente e senza alcun aiuto, tantomeno quello di Esposito o Rettighieri". Si riferiva a Stefano Esposito, ex senatore del Pd, e Marco Rettighieri, ex direttore generale di Ltf.

Ci sono state anche quattro interdittive antimafia. Tra queste, una per i gestori del bar Gritty di Bardonecchia, che forniva la colazione agli operai del cantiere Tav: un bar con una storia, perché apparteneva alla sorella e ai nipoti di Rocco Lo Presti, il boss della 'ndrangheta le cui attività portarono al commissariamento del Comune nel 1995, prima amministrazione del nord sciolta per infiltrazioni mafiose. Lo Presti "utilizzava il bar Gritty per incontrare i propri interlocutori". Interdittive anche alla Romea di Bologna, fornitore di carburante, in cui aveva lavorato un nipote di Totò Riina. E alla Torino Trasporti, il cui titolare è parente di un personaggio condannato nel processo antimafia "Minotauro".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il focus



Alla guida
Il dg del promotore Telt
Mario Virano
Ansa

Le spese e il costo totale

▪ **SE NON** verranno fermati lunedì prossimo i bandi di gara che dovrebbero essere pubblicati da Telt, il soggetto promotore incaricato dai governi di Italia e Francia di realizzare la nuova Torino-Lione, hanno un valore pari a 2.3 miliardi di euro e riguardano gli interi lavori di scavo del tratto francese del 'tunnel di base' lungo 57.5 km e a due canne. Fanno parte di un appalto unico, ma diviso in tre lotti, che è "congelato" dal luglio scorso quando c'è stata un'accelerazione dopo mesi di ritardi. Il costo totale del tunnel, per due terzi in territorio francese, grava molto più sull'Italia che sulla Francia. È di 9,6 miliardi, l'importo complessivo a carico di Roma è di 5,5 miliardi, mentre quello

della Francia è di 4 miliardi. La spesa si riduce dal momento che l'Ue finanzia l'opera per un importo di circa il 40%. Finora del tunnel non c'è praticamente nulla, se non scavi geognostici, che dal lato francese costituiscono l'embrione del futuro traforo. Per questi, e per studi e progettazione, finora sono stati spesi circa 1,4 miliardi. La quota italiana dei costi già sostenuti, complessivamente pari a circa 740 milioni, è stata finanziata con 402 milioni di euro di risorse statali e 328 milioni di euro di risorse Ue.

I bandi Telt di lunedì riguardano sono la parte più consistente dell'insieme di 81 lotti, pari a 5,5 miliardi di euro e previsti in 12 cantieri. Se non dovessero essere lanciati, ha fatto sapere la Commissione Ue in una lettera inviata al cda di Telt, si perderanno subito 300 milioni del nuovo finanziamento Ue 2015-2019, che ammonta a 813 milioni.



CMC
È il colosso cooperativo di Ravenna ora in crisi: ha chiesto il concordato preventivo



GAVIO
Il gruppo è il secondo concessionario italiano: è azionista al 36,5% di Sitaf



PIZZAROTTI
Il colosso delle costruzioni di Parma è il terzo gruppo italiano per fatturato



CONDOTTE
L'azienda della famiglia Bruno oggi è in amministrazione straordinaria



LA SUPERSTRADA

Zaia: «La Pedemontana sarà aperta entro aprile»

PENDOLINI / A PAG. 14

LA SUPERSTRADA A PAGAMENTO

«La Pedemontana a Breganze apre al traffico a fine aprile»

Zaia ottimista dopo la sentenza del Tar che ha respinto tutti i ricorsi sugli appalti Il primo tratto con il casello sulla Valdastico attende solo il via libera dall'Aiscat

Eugenio Pendolini

VENEZIA. «Il primo tratto delle Pedemontana tra Thiene e Breganze? Ad oggi c'è una data certa: l'apertura sarà tra quattro-cinque settimane». Dopo un tira e molla lungo mesi, è il presidente del Veneto Luca Zaia in persona a pronosticare il semaforo verde a quel primo tratto di sette chilometri già da settembre scorso. Di più, la sua è una certezza. «E' arrivato l'ultimo documento dall'antimafia della Prefettura di Roma, ci siamo», comunica. Ora si aspetta solo un taglio del nastro rinviato già diverse volte. Ad agosto scorso, fu addirittura il ministro dell'Interno Salvini (nei panni di garante delle grandi opere) a sbilanciarsi sull'apertura entro ottobre 2018 dei primi 7 chilometri. Inconvenienti amministrativi, poi, hanno posticipato l'inaugurazione. Ecco allora la seconda previsione: 4 dicembre. Il problema non riguardava l'infrastruttura, con asfalto e tunnel già pronti da un pezzo, ma una doppia partita burocratica e informatica. Sis, il concessionario dell'opera, è finalmente entrata a far parte di Aiscat (la famiglia dei concessionari autostradali in Italia). L'inghippo, tuttavia, rimaneva sui pa-

gamenti (soprattutto con Te-lepass) proprio con Aiscat per quei tratti autostradali che collegano l'Italia ma sono gestiti da concessionari diversi.

In questi casi, la remunerazione deve essere suddivisa per i chilometri di competenza. La complicazione per la Pedemontana derivava dal fatto che il gestore dell'arteria sarà un privato, mentre i pedaggi saranno incassati dalla Regione. Ora, dopo i rimpalli di inizio anno, nelle parole di Zaia sembra avvicinarsi la linea del traguardo. Il governatore torna poi sulla recente sentenza del Tar che ha respinto le richieste di risarcimento presentate da Codacons, Impregilo e alcuni cittadini espropriati.

«Si tratta di una sentenza strepitosa - esulta - che mette la parola fine alle tante insinuazioni fatte. Abbiamo fatto un bel lavoro, coinvolgendo Anac, Avvocatura dello Stato e Corte dei conti. In più, abbiamo nominato come commissario il vice avvocato generale dello stato. Questo dimostra che trasparenza e percorso lineare sono stati premiati da una sentenza del Tar». Il cuore della controversia riguardava la nuova convenzione stipulata nel 2017 tra Veneto, Consorzio stabile Cis e Superstrada Pedemontana Veneta. Secondo i ricorrenti, le condizioni di affidamento del project financing con cui è stata realizzata l'opera sarebbero cambiate radicalmente. Una tesi smontata dai giudici amministrativi. Che, nella motivazione, si sono detti convinti che l'unico effetto della nuova stipula sia stato quello di riequilibrare i rischi d'impresa dell'opera. Concluso il primo round, i ricorrenti non escludono il ricorso al Consiglio di Stato.

Intanto, per Zaia la sentenza del Tar può dare un'accelerata ai lavori: «Non dimentichiamoci che è l'opera in realizzazione più grande d'Italia ad oggi, già cantierata per il 60%, per un totale di 2 miliardi e 258 milioni, coinvolge 36 comuni, 14 caselli e 94,5 km». Rimane da definire il futuro della galleria di Malo, da poco dissequestrata dopo l'incidente mortale del 2015. «Ma la Pedemontana sarà consegnata ai veneti entro il 31 dicembre del 2020» —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Tav, Confindustria: un danno irreparabile

Il presidente veneto Zoppas: «In discussione contratti già firmati, così il Paese perde credibilità agli occhi degli investitori»

Il comitato favorevole all'Alta velocità è pronto a manifestare insieme alle imprese piemontesi

Filippo Tosatto

VENEZIA. La Tav? È urgentissima dal '91... 28 anni e 16 governi, ridacchia Maurizio Crozza. Eppure, a dispetto del prolungato letargo del dossier, sporadicamente ravvivato dai tafferugli in Val di Susa, lo scoglio dell'Alta velocità si conferma acuminato e il suo potenziale divisivo esorbita dall'alveo delle opzioni di mobilità ferroviaria. Così, raggiunto negli Stati Uniti, il presidente di Confindustria Veneto, richiama l'esecutivo gialloverde al rispetto degli accordi stipulati, paventando un crollo di credibilità internazionale superiore, per impatto negativo, allo stesso danno economico.

BANDI, CANTIERI, FONDI

«Il blocco della Tav comporta un danno molto grave per il Paese che difficilmente potrà essere recuperato se si impedisce a Telt, il consorzio cui sono affidati i lavori, l'avvio dei cantieri, senza contare che se non vengono indette le gare di appalto entro marzo si perdono subito 300 milioni di euro di finanziamenti europei», afferma Matteo Zoppas, convinto che «l'interesse nazionale, ancora di più dopo la certificazione della recessione tecnica, non può prescindere dall'accelerare gli investimenti in infrastrutture». Poi l'afondo, che dà voce all'irritazione crescente di un'imprenditoria nostrana frustrata dalla sensazione di paralisi diffu-

sa: «È una questione soprattutto di affidabilità e fiducia. Quando si mettono in discussione contratti già firmati, se non ci sono reali motivi, il rischio è quello di perdere credibilità nei confronti di investitori esteri e nazionali. Si sta diffondendo un *sentiment* negativo che mina la reputazione dell'economia italiana. Questo tipo di decisioni hanno una ricaduta maggiore e un prezzo intangibile, che paghiamo profumatamente, molto più alto di una mera analisi costi-benefici».

IL NODO BRESCIA-PADOVA

Parole che seguono l'intervento allarmato di Maria Cristina Piovesana, la presidente vicaria di Assindustria Venetocentro, che pur ribadendo l'esigenza di realizzare l'infrastruttura ha auspicato che il dissenso in materia tra Movimento 5 Stelle e Lega non sfoci in una crisi di governo. Non basta. Alla mina vagante Torino-Lione fa riscontro l'immobilismo dei cantieri sulla tratta Brescia-Padova e la circostanza riaccende i bollenti spiriti dei Sì Tav nostrani: «Il blocco avrà forti conseguenze negative anche per il Veneto che da solo realizza il 9,2% del Pil italiano e si ritroverà escluso dalle grandi tratte commerciali europee est-ovest e dall'importantissima "via della seta", perciò le nostre aziende sono pronte a scendere in piazza a fianco delle piemontesi e di tutte quelle che hanno a cuore lo sviluppo del Paese», annuncia l'imprenditore veronese Germano Zanni a capo di una ventina tra associazioni di categoria, sindacati e ordini professionali. —

© BY NC ND ALLI DIRITTI RISERVATI



Matteo Zoppas (Confindustria)



Made Expo

Costruire, questione di connessioni

SIBILLA DI PALMA, MILANO

La Fiera vuole contribuire al rilancio del settore che negli ultimi anni ha vissuto una crisi profonda. Obiettivo un unico grande sistema imprenditoriale determinante per la crescita

Porsi come una piattaforma dove far dialogare in un unico luogo i diversi attori della filiera dell'edilizia, in modo da favorire un fronte comune industriale, che sappia esprimersi anche attraverso posizioni e proposte condivise nei confronti delle istituzioni e della pubblica amministrazione. Questo è l'obiettivo di Made Expo, che in questo modo vuole contribuire al rilancio del settore che negli ultimi anni ha vissuto una crisi profonda, tra flessione degli investimenti e perdita di posti di lavoro, e ancora naviga in un contesto di mercato complesso.

Non a caso "Costruire connessioni. La qualità dell'abitare tra progettazione, realizzazione e mercati" è il titolo scelto per l'evento di presentazione della manifestazione che esprime l'intenzione di rafforzare i legami tra le aziende, le associazioni di settore, le professioni, le università e il territorio.

«Made Expo rappresenta un momento importante per valorizzare e consolidare le sinergie della lunga e preziosa filiera dell'edilizia: vero fiore all'occhiello per capacità e competenze del made in Italy – sottolinea Marco Dettori, vicepresidente dell'Ance (Associazione nazionale delle imprese edili) – Il nostro è un unico grande sistema imprenditoriale determinante per la crescita e il benessere sociale ed economico del paese». Emanuele Orsini, presidente di FederlegnoArredo, evidenzia come «il

comparto delle costruzioni sta vivendo una fase preoccupante, e guardiamo alla prossima edizione di Made Expo consapevoli di quanto la manifestazione possa fare da piattaforma di rilancio di un settore che ha bisogno di energie e ha necessità di uno shock per recuperare le posizioni perse». L'evento, aggiunge, «fungerà da stimolo per spronare il Governo a far ripartire i cantieri sbloccando in tempi rapidi le risorse già stanziate», oltre a rappresentare «un hub pensato per tutte le aziende, dove conoscere e scoprire il meglio e fruire dell'accelerazione verso i mercati mondiali».

Per Roberto Callieri, presidente Federbeton, «solo una azione allineata, congiunta e sinergica può portare a un risultato che sia superiore alla somma dei singoli». Come filiera del cemento e del calcestruzzo, l'intento è inoltre di «contribuire con i nostri materiali, la nostra ricerca e le nostre soluzioni alla ripresa del settore delle costruzioni». Questo perché, secondo Callieri, il paese «non può riprendere un percorso di crescita prescindendo da uno sviluppo in questo ambito. Le infrastrutture rappresentano un importantissimo volano per la ripresa».

Il tema della sinergia è cruciale anche per Guido Farè, presidente Unicmi (Unione nazionale delle industrie delle costruzioni metalliche dell'involucro e dei serramenti): «Per noi quest'anno il principale progetto è quello del marchio Posa Qualità, il primo che vede coinvolte tutte le associazioni del nostro settore». Un aspetto strategico, quest'ultimo, considerato che «il deciso passo avanti che faranno le aziende dell'involucro deriva da uno sforzo congiunto di tutte le componenti del comparto». Per Caterina Epis, presidente Fondazione Promozione Acciaio, la partecipazione a Made Expo rappresenta «uno dei principali momenti per lo sviluppo delle nostre connessioni». Quest'anno «saremo presenti con una casa in acciaio come simbolo della nostra grande filiera. Con questa e altre iniziative rafforzeremo ulteriormente il nostro rapporto con il mondo della progettazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Focus

IL TEMA

“Costruire connessioni. La qualità dell'abitare tra progettazione, realizzazione e mercati” è il titolo scelto per l'evento di presentazione della manifestazione che esprime l'intenzione di rafforzare i legami tra le aziende, le associazioni di settore, le professioni, le università e il territorio. Made Expo rappresenta un momento importante per valorizzare e consolidare le sinergie della lunga e preziosa filiera dell'edilizia



IL SOTTOSEGRETARIO SIRI: ORA UN SUPERCOMMISSARIO**Il gioco dell'oca degli appalti:
36 tappe e fino a 7 anni per un cantiere****Giorgio Santilli** — a pag. 2

Il gioco dell'oca degli appalti, 36 tappe e 7 anni per un cantiere

Sblocca-cantieri. La mappa delle criticità dell'Anas Siri (Lega): serve subito un commissario nazionale alle Infrastrutture dotato di poteri eccezionali

Il sottosegretario leghista: gli altri Paesi decidono in 24 ore, noi in 24 anni. Così non siamo competitivi

Giorgio Santilli

Eccola la via crucis degli appalti: 36 tappe e sette anni per aprire un cantiere. I primi 24 passaggi soltanto per approvare un progetto e approdare alla gara di lavori. Questa prima fase può richiedere, tra fattibilità, progetto definitivo ed esecutivo, oltre quattro anni, con le autorizzazioni delle Sovrintendenze, la Via, i vincoli idraulici, idrogeologici, paesaggistici. Poi c'è la fase di gara per l'appalto di lavori che richiede anche dodici passaggi e mediamente fra i 10 e i 13 mesi. Bandi, commissioni di gara, verifiche, tutti temi oggi di attualità stringente per i rallentamenti del codice appalti. Infine, il frequentissimo con-

tenzioso che blocca l'aggiudicazione definitiva e richiede, sempre in media, otto mesi per il primo grado e altri dieci per l'appello. Se si tirano le somme, per aprire i cantieri servono appunto 36 passaggi (al netto del contenzioso) e fino a sette anni, prima che cominci un'altra via crucis, quella della realizzazione dei lavori.

La fotografia dall'alto del dramma delle infrastrutture italiane l'ha scattata l'Anas che ha messo sotto osservazione le proprie procedure di realizzazione dei lavori. Particolarmente meticolosa, e inedita, la ricostruzione dell'iter della progettazione, con lo slalom tra verifiche e autorizzazioni.

Una fotografia che conferma il dramma italiano della malaburocrazia e legittima l'intervento che il governo vuole fare in tempi rapidi con un decreto sblocca-cantieri.

«Con una filiera decisionale di questo tipo – dice Armando Siri, senatore della Lega e sottosegretario alle Infrastrutture – il Paese non regge in un mondo che è sempre più competitivo e globale. È quello che io chiamo il confronto 24 ore/24 anni. Dovremmo competere con Cina, India, Brasile, Emirati, Tigris asiatiche, Russia e Stati Uniti che hanno sistemi decisionali pubblici capaci di dare risposte in 24 ore, mentre noi diamo

risposte in 24 anni. Il nostro – continua Siri – è un sistema centrato non sull'assunzione di responsabilità, che in una qualunque impresa privata è sempre in capo a qualcuno, l'imprenditore, l'amministratore delegato, il direttore generale, ma sulla assoluta mancanza di assunzione di responsabilità. In ogni passaggio si può sempre lasciare la procedura lì a dormire, senza decisioni: un sistema istituzionalizzato di scaricabarile dove tutti decidono e nessuno decide».

Da qui la discussione in corso all'interno del governo e fra le imprese: non solo semplificazione delle procedure, che in passato è stata tentata ma ha funzionato poco e male, ma anche l'individuazione di figure commissariali che abbiano i poteri per decidere rapidamente, superando i vincoli e i lacci della burocrazia ordinaria. Il presidente di Confindu-



stria Boccia ha rilanciato nei giorni scorsi il «modello Genova»: poteri straordinari assegnati al sindaco, una esperienza da moltiplicare per guardare avanti e superare l'impasse degli investimenti pubblici.

Serve qualcuno che decida e che decida rapidamente. Siri va pure in questa direzione ma si spinge ancora oltre, con una proposta che evidentemente farà discutere in vista del decreto legge sblocca-cantieri. «Serve - dice Siri - un commissario straordinario per affrontare l'emergenza

infrastrutturale nazionale. Una figura unica dotata di poteri eccezionali e di una responsabilità tale che gli consenta di dare risposte chiare, immediate ed efficaci». Ovviamente questo supercommissario deve potersi avvalere di strutture tecniche adeguate. «Abbiamo - dice Siri - molte strutture tecniche di eccellenza che, una volta liberati dai vincoli burocratici, sono in grado di lavorare al meglio, da Italferr all'Anas, da Invitalia alla Sogesid al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il commis-

sario dovrebbe potersi avvalere di strutture di questo tipo».

Solo in questo modo - dice Siri - «supereremo una sfiducia degli investitori italiani e stranieri, che sanno di non poter contare su risposte veloci e chiare. Partiamo dai lavori pubblici a cambiare un sistema che però riguarda anche le autorizzazioni per uno stabilimento industriale. Per non parlare della catena dei contenziosi dove un tribunale è capace di bloccare per venti anni un investimento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROCEDURA E LA DURATA

Le tappe per assegnare i lavori dal progetto al contratto

36 passaggi

Tempi necessari per aprire un cantiere

7 anni

IL CONTENZIOSO

Sentenza di primo grado

8 mesi

Sentenza di appello

10 mesi



ARMANDO SIRI

Il sottosegretario alle Infrastrutture lancia l'idea di un supercommissario nazionale

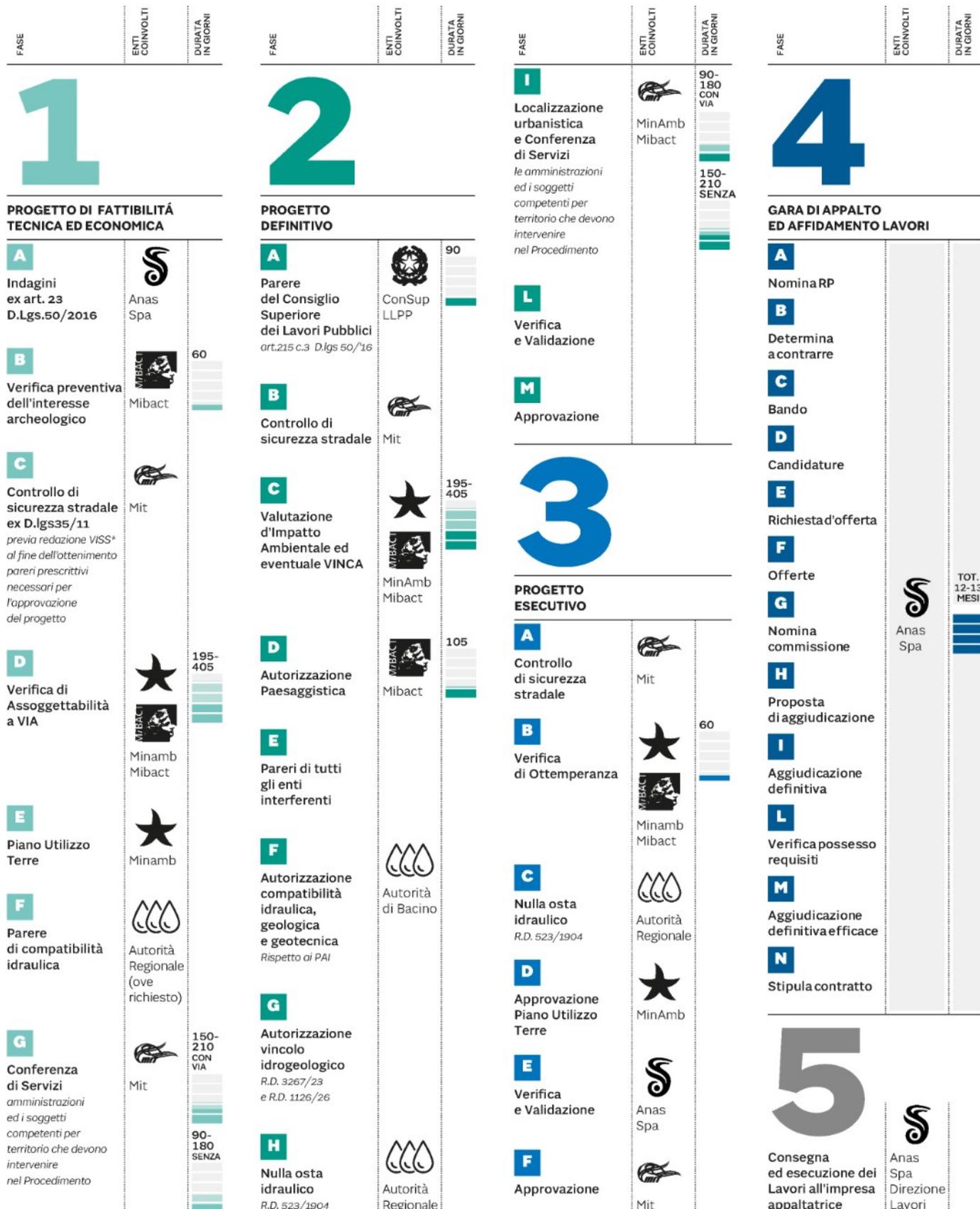
24

PASSAGGI AUTORIZZATIVI

Quelli "contati" dall'Anas necessari per approvare il progetto definitivo di un'infrastruttura e arrivare alla gara e all'affidamento dei lavori

L'iter e i tempi per aprire i cantieri, la fotografia dell'Anas

IL PERCORSO



Nuovo codice in stand by: 29 provvedimenti attuativi su 62

Tra le grandi incompiute qualificazione delle stazioni appaltanti e rating di impresa

Mauro Salerno

ROMA

Inuovi numeri dicono che il codice appalti è stato attuato a metà. Ma forse il dato numerico non dice tutta la verità. E il bilancio a tre anni dall'approvazione della riforma che avrebbe dovuto garantire più efficienza e trasparenza, dicendo basta a deroghe e commissari straordinari, rischia di essere ancora più povero di quanto emerge dai dati.

Dei 62 provvedimenti necessari per far atterrare completamente sul mercato la riforma del 2016 (rimaneggiata già un anno dopo) al momento solo 29 hanno tagliato il traguardo della Gazzetta Ufficiale, diventando pienamente operativi. Si tratta di poco meno del 50 per cento. Il fatto è che tra i provvedimenti varati (9 dal Mit, 11 tra Dpcm e altri ministeri, 9 dall'Anac, autrice anche di altre 7 linee guida non esplicitamente previste da articoli del codice) ci sono molte norme dall'impatto innovativo molto marginale insieme a qualche norma-manifesto. Come il decreto sul Bim, che per ora si applica solo agli appalti oltre 100 milioni, o il débat public che andrebbe testato su nuove grandi infrastrutture di cui non si vede traccia all'orizzonte. I pilastri che avrebbero dovuto sorreggere e dare forza al nuovo impianto sono invece rimasti in un cassetto. Trasformandosi in una sorta di buchi neri che hanno risucchiato il vigore innovativo cui era legata la scommessa del nuovo codice

e lasciato sul campo solo le difficoltà quotidiane degli uffici ad adeguarsi alle nuove direttive, senza il salvagente di un adeguato periodo transitorio.

Il primo grande annuncio mancato è la qualificazione delle stazioni appaltanti. L'obiettivo era dare spalle più larghe alle amministrazioni, sforbiciando di netto il numero degli enti abilitati a mandare in gara gli appalti, anche attraverso la definizione di criteri minimi di professionalità dei dipendenti. Il decreto che avrebbe dovuto esercitare il taglio, facendo scendere dalle attuali 35-38 mila a circa 6 mila le stazioni appaltanti è stato per mesi impegnato in un ping pong tra ministeri e Palazzo Chigi e non ha mai visto la luce. L'altra grande incompiuta è il rinnovamento delle formule di qualificazione delle imprese. All'inizio si era parlato di rivedere per intero il sistema delle Soa (le società private che rilasciano il lasciapassare ai costruttori interessati agli appalti pubblici), in passato oggetto di diverse indagini della magistratura. Il progetto è stato lasciato cadere, anche perché il mercato (in origine presidiato da 67 società ora scese a 18) sembra aver trovato un assetto più stabile. Niente da fare anche per il rating di impresa, che avrebbe dovuto fare da contraltare alla qualificazione delle stazioni appaltanti, fotografando in tempo reale l'affidabilità dei costruttori. L'Anac ha provato a implementare il sistema, ma ha dovuto fare i conti con le difficoltà a calare l'idea nella realtà del mercato: la prima versione delle linee guida è stata ritirata, la seconda è stata messa in consultazione a maggio

2018 senza ulteriori sviluppi.

Dovrebbe essere invece vicino il momento dell'avvio operativo dell'albo dei commissari di gara. La nuova data di partenza è stata fissata dall'Anac al 15 aprile. Da quel momento le stazioni appaltanti non potranno più nominare in casa i commissari incaricati di valutare le offerte delle imprese, ma dovranno rivolgersi agli esperti estratti a sorteggio in una rosa di nomi contenuti nell'elenco gestito dagli uomini di Cantone. L'idea di base è quella di spezzare le catene di ambiguità che spesso si creano tra funzionari della Pa e imprese, con rischi in teoria accresciuti dall'aumento di discrezionalità nei criteri di aggiudicazione delle gare. Il sistema, messo in piedi a fatica anche per l'opposizione di grandi e piccole stazioni appaltanti, avrebbe dovuto essere già operativo dallo scorso gennaio. Ma alla fine è arrivata la proroga a causa dell'esiguo numero di professionisti iscritti all'elenco (all'epoca circa 2.200) che avrebbe messo a rischio la possibilità di celebrare le gare, mandando in tilt un mercato già sufficientemente in crisi.

Impigliato nel balletto di pareri è rimasto anche il decreto che avrebbe dovuto definire i nuovi livelli di progettazione delle opere pubbliche. E resterebbe da fare la conta anche degli altri provvedimenti (in tutto 33 che ancora) attendono il varo. Ma all'alba della nuova riforma annunciata dal Governo, forse l'idea perde senso. Anche a Porta Pia, dove veniva aggiornata la conta dei decreti, si sono evidentemente stancati e, dallo scorso marzo, hanno gettato la spugna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

18

LE SOA SUL MERCATO

Il numero di società organismi di attestazione che rilasciano il lasciapassare ai costruttori interessati agli appalti pubblici

LA MAPPA

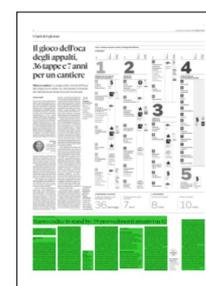
Le norme attuate

Tra i provvedimenti attuativi varati il Dm che prevede l'obbligo di utilizzo del Building Information Modeling (BIM), che per ora si applica agli appalti oltre i 100 milioni.

E il Dpcm che individua le tipologie di opere per l'ida sottoporre al débat public

Ancora nel cassetto

Manca la qualificazione delle stazioni appaltanti, per tagliare il numero degli enti abilitati a mandare in gara gli appalti portandoli da 35-38 mila a circa 6 mila. Incompiuto anche il rating di impresa che avrebbe dovuto fotografare in tempo reale l'affidabilità dei costruttori



Le grandi infrastrutture e il dibattito pubblico

Lo studio. Giuliana Marchetti ha analizzato pregi e difetti dello strumento partecipativo «Porta a una migliore conoscenza dei progetti, ma può essere utilizzato in modo non corretto»

HANNO DETTO



Cittadini più consapevoli del loro ruolo e istituzioni più aperte al dialogo e al confronto

Giuliana Marchetti

MARTINA BRIDI

TRENTO. Il codice dei contratti pubblici (d.lgs n. 50/2016) istituisce l'obbligatorietà dell'uso del dibattito pubblico per l'esecuzione di grandi opere infrastrutturali di rilevanza sociale e aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio. L'argomento, più che mai attuale, è stato affrontato da Giuliana Marchetti laureata lo scorso novembre in Società, Territorio e Ambiente nella sua tesi di laurea "Il Dibattito Pubblico in Italia. Esperienze e dilemmi di uno strumento partecipativo".

Gli aspetti positivi

«La deliberazione pubblica rende possibile un ampliamento delle informazioni, sia dei cittadini che delle istituzioni. Inoltre, la reciproca conoscenza favorisce la generazione di legami fiduciarci e

la ricostruzione di un senso di comunità. Non da ultimo, i processi partecipativo-deliberativi offrono un canale integrativo che permette di esprimere la propria voce a chi non lo può fare nei canali tradizionali, alle minoranze, e in generale a chi è posto al margine della politica».

Cittadini e istituzioni.

«Dallo studio dei dibattiti pubblici fino ad ora svolti in Italia e analizzati nella mia tesi direi che questi processi potrebbero riavvicinare cittadini e istituzioni. In Italia, a differenza della Francia, l'istituzionalizzazione di questi processi partecipativo-deliberativi è iniziata da alcune amministrazioni regionali e locali le quali, spinte anche dal recepimento di norme sovranazionali capaci di incoraggiare l'adozione di nuovi strumenti, hanno trovato una possibilità di ricostruire in modo nuovo il legame tra istituzioni, comuni cittadini e soggetti attivi nella partecipazione dal basso. Ora finalmente è stata adottata una normativa di carattere nazionale che dovrà essere osservata da tutte le amministrazioni regionali indipendentemente dal loro livello di sensibilità rispetto al coinvolgimento dei cittadini nelle politiche locali».

I rischi

«Il rischio - continua Giuliana

Marchetti - è che gli stessi strumenti partecipativi possano essere applicati in modo non corretto o addirittura usati in modo strumentale. In tal caso, oltre ad ottenere dei minimi risultati, possono anche provocare degli effetti perversi andando a ridurre la quantità e la qualità complessiva della partecipazione e ancor peggio andando a deteriorare ulteriormente il livello di fiducia dei cittadini nei confronti delle istituzioni».

«Il lavoro di ricerca - dice la studiosa - si è focalizzato su quattro casi in cui è già stato utilizzato lo strumento del dibattito pubblico in Italia: la Gronda di Genova, il Porto di Livorno, il Passante di Bologna e i Gessi di Gavorrano. I risultati dei quattro processi partecipativi hanno rilevato come la forza della deliberazione, attraverso il dialogo e l'interazione, sia riuscita, da una parte a forgiare dei cittadini più informati e più consapevoli del valore del proprio apporto alla comunità, dall'altra delle istituzioni più disponibili all'ascolto ma anche al recepimento delle esigenze emerse dai processi stessi. La mia tesi ha cercato di mettere in evidenza quali siano le sfide lanciate dalla democrazia deliberativa per affrontare l'ormai cronica crisi della democrazia rappresentativa, le motivazioni per cui sia sorta e i dilemmi ai quali sia sottoposta».





• Nel confronto sulla gronda di Genova si è utilizzato lo strumento del dibattito pubblico



• Giuliana Marchetti

Duemila capannoni vuoti un progetto per riempirli

Valgono 700 milioni. Assindustria vuole censirli e creare un portale sul web per favorirne il recupero. Gli esempi SiSi e Pagnossin. «Necessari cambi di destinazione, mobilità di cubature e investimenti»

Ci sono oltre duemila capannoni inutilizzati, su un totale di 17 mila, in provincia di Treviso, vuoti per la crisi o per mancato ricambio generazionale. Dare una nuova vita a questi "buchi neri" della Marca è la missione di Assindustria. La presidente vicario Maria Cristina Piovesana ha parlato di "Rinascimento industriale" per il progetto di censire una a una tutte le strutture su un portale web a disposizione di potenziali in-

vestitori. È la prima mossa concreta di un'idea lanciata a ottobre 2017 all'ex Pagnossin da Piovesana e Massimo Finco. Da allora a oggi poco è cambiato per quelle duemila strutture vuote: un restauro completato all'ex filanda di Valdobbiadene, un "francobollo" di ex Pagnossin riconvertito ad hub per il cicloturismo. Di un grande piano per il recupero di migliaia di capannoni non c'era ancora traccia. DE POLO / PAGINE 2 E 3

Il "Rinascimento industriale"

Duemila fabbriche vuote per la crisi Parte il progetto per recuperarle

Assindustria lancia un maxi censimento di tutti i capannoni. Agevolazioni e crediti edilizi per chi proverà a riconvertirli

Gli impianti dismessi nell'intero Veneto sono circa 11 mila e valgono 4 miliardi
Andrea De Polo

TREVISO. Ci sono oltre duemila capannoni inutilizzati, su un totale di 17 mila, in provincia di Treviso, vuoti per la crisi o per mancato ricambio generazionale. Dare una nuova vita a questi "buchi neri" della

Marca è la missione di Assindustria, e in particolare del presidente vicario Maria Cristina Piovesana, che ha parlato di "Rinascimento industriale" per il progetto, presentato ieri, di censire una ad una tutte le strutture e pubblicarle su un portale web a disposizione di potenziali investitori.

LA MAPPATURA

È la prima mossa concreta di un'idea lanciata a ottobre 2017 all'ex Pagnossin da Pio-

vesana e Massimo Finco (all'epoca Confindustria Padova, oggi numero uno Assindustria). A essere onesti da allo-



ra a oggi poco è cambiato per quelle duemila strutture vuote: un restauro completato all'ex filanda di Valdobbiadene, un "francobollo" di ex Pagnossin riconvertito ad hub per il cicloturismo, qualche investimento a macchia di leopardo su pochi edifici. Di un grande piano per il recupero di migliaia di capannoni non c'era ancora traccia. «Sarà un'opera lunga, noi non vedremo il taglio del nastro» ha precisato Piovesana ieri. Un progetto ciclopico - per ogni capannone saranno indicati i servizi come acquedotto e fibra ottica cui è collegato, dimensioni e prezzo, caditoie e tombini, prese dell'acqua per i pompieri in caso di incendio. Una fase di raccolta dati capillare, Comune per Comune su due province (Treviso e Padova), che convergerà nella realizzazione di «un portale informatico per la ricerca e l'analisi di aree e immobili produttivi e delle relative infrastrutture, in chiave attrattiva di investimenti per il territorio» recita il protocollo d'intesa siglato ieri da Assindu-

stria, Camere di Commercio di Padova e Treviso-Belluno, Province di Padova e Treviso. Nome del progetto: "Capannoni On/Off".

4 MILIARDI FERMI

Circa il 12 per cento dei 92 mila capannoni presenti in Veneto (32 mila tra Padova e Treviso) è inutilizzato: un capitale, stima Assindustria, di 4 miliardi di euro (700 milioni solo nella Marca), spalmato su una superficie produttiva di 41.300 ettari (14,2 mila tra Padova e Treviso). «È finito un ciclo economico che per sessant'anni ha visto crescere le nostre aree industriali spesso in maniera disordinata, con tante strutture oggi non più utilizzabili e inadatte all'Industry 4.0» ha dichiarato ieri Piovesana, «il nostro territorio va ripensato, ricucito e risanato. Abbiamo un capannone ogni 54 abitanti. Qualcuno viene utilizzato per scopi illeciti come l'abbandono di rifiuti. Vanno abbattuti o riutilizzati con sinergie tra pubblico e privato. Servono crediti edilizi, incentivi fiscali, contributi pubblici. Dob-

biamo far decollare un grande Rinascimento che consegnerà alle generazioni future un territorio migliore».

CACCIA AI CONTRIBUTI

Al maxi censimento lavorerà il Consorzio Bim Piave, che ha già mappato, per esempio, l'intera area di Valdobbiadene. La fotografia delle 17 mila strutture esistenti sarà solo la base su cui lavorare. «Dopo lo sforzo titanico di raccolta e messa a sistema dei dati, andranno coinvolti imprenditori, professionisti, Comuni e Province» spiega Giuseppe Milan, direttore Assindustria, «con azioni di lobby a diversi livelli perché ci sarà bisogno di cambi di destinazione d'uso, mobilità delle cubature, contributi e progetti di finanza. Andranno interessati gli istituti di credito». Impossibile portare avanti l'intero piano senza la collaborazione delle amministrazioni: uno dei punti più critici è la viabilità, con zone industriali collegate da arterie al collasso e strade pensate per un'altra epoca. —



CAMERA DI COMMERCIO

Dal 2009 a oggi lo stock di aziende manifatturiere ha perso mille unità

La Camera di Commercio di Treviso e Belluno metterà a disposizione del progetto il suo Osservatorio Economico: «Già negli anni Duemila avevamo elaborato uno studio analogo su capannoni e aree industriali» ha commentato il presidente Mario Pozza, «per questo abbiamo deciso di sostenere il progetto di Assindustria. Dobbiamo fare economie di scala mettendo da parte i "campanilli" e lavorando insieme. La grande crisi, con la moria di imprese e i capannoni dismessi un po' ovunque, ha accentuato l'inadeguatezza del modello che era stato costruito. Solo nella Marca dal 2009 a oggi (dato Infocamere al 31 dicembre 2018) lo stock di imprese manifatturiere con almeno un addetto si è ridotto di quasi mille unità».

