

Rassegna del 26/03/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

26/03/2019	Nuova Venezia	18	Provvedimenti per l'edilizia, dal Governo solo una fumata nera	Cavallin Ugo	1
SCENARIO					
26/03/2019	Corriere delle Alpi	2	Tempi stretti per investire 400 milioni e aprire i cantieri - Via libera al piano presentato da Zaia tempi stretti per investire 400 milioni	Ferretti Alice	2
26/03/2019	Giornale di Vicenza	17	Tangenziale ferma, il cantiere è incustodito	Negrin Nicola	4
26/03/2019	Messaggero	21	Astaldi, Salini verso la proroga dell'offerta	r.dim.	6
26/03/2019	Mf	15	Condotte mette in vendita le attività negli Stati Uniti - Condotte vende le attività Usa	Carosielli Nicola	7
26/03/2019	Nuova Venezia	22	Fermi i lavori del Mose Terzo commissario: ipotesi Linetti o Brugnaro - Mose, lavori fermi e terzo commissario È testa a testa Linetti-Brugnaro	Vitucci Alberto	8
26/03/2019	Nuova Venezia Inserto	11	Autostrade del Mare, avanti tutta	Favarato Gianni	10
26/03/2019	Nuova Venezia Inserto	13	Porto di Venezia punta sul servizio alla manifattura	Furlan Francesco	12
26/03/2019	Nuova Venezia Inserto	15	La Tav Trieste-Venezia sul binario morto	Ballico Marco	14
26/03/2019	Piccolo	2	Lavori a Cattinara, braccio di ferro l'ospedale rischia anni di disagi - Maxi cantiere a Cattinara AsuiTs "licenzia" la ditta Lavori bloccati a oltranza	D'Amelio Die3	16
26/03/2019	Sole 24 Ore	16	Astaldi, più tempo a Salini Impregilo per chiudere l'intesa con le banche	Galvagni Laura	20
26/03/2019	Trentino	6	Gli inventori della pista ciclabile solare - Quelli che hanno inventato la pista ciclabile «solare»	Petermaier Luca	21
26/03/2019	Trentino	21	Artigiani Costruzioni, in 6000 all'evento di Levico	...	23

Provvedimenti per l'edilizia, dal Governo solo una fumata nera

L'attesa svolta non c'è stata...

Il Consiglio dei ministri si è chiuso con un sostanziale nulla di fatto sul fronte dei provvedimenti per l'edilizia e le infrastrutture.

Ci era stato assicurato che avrebbe visto la luce l'attesissimo decreto "sblocca-cantieri", che avrebbe dovuto dare un segnale chiaro sulla dichiarata volontà del Governo di puntare sull'edilizia come volano per far ripartire un'economia ormai in affanno (l'agenzia Fitch ha ulteriormente rivisto al ribasso le stime di crescita del nostro Paese). Invece, dal Consiglio dei ministri è uscita una sorta di fumata nera, un via libera "salvo intese" al decreto "sblocca-cantieri", che nei fatti rimane ancora tutto da definire: nessuna decisione, troppe le divergenze all'interno della compagine governativa per uscire con un testo condiviso. Divergenze anche sull'elenco delle opere da sbloccare: Mose a Venezia? Alta Velocità Brescia-Padova?

E mentre il Governo cerca di trovare una difficile intesa, il settore continua a languire, stretto com'è tra le pastoie di un Codice degli appalti da tutti riconosciuto come inadeguato (e, come tale, è anche da rivedere) e le difficoltà di un'edilizia privata, la cui ripresa lo stesso vicepremier Salvini, ha ripetutamente dichiarato di voler incentivare.

Al di là dell'aspetto normativo, rimane poi l'interrogativo sulle risorse. Se, come ci viene detto, i fondi

ci sono, è davvero arrivata l'ora di investirli e in fretta: non si può perdere altro tempo. Il settore costruzioni è ormai ridotto allo stremo: i dati sulla chiusura delle imprese e sul crollo degli occupati certificano questa situazione.

Sappiamo che, quando le imprese sono in difficoltà, corrono il rischio di diventare preda di chi è in grado di fornire quelle risorse e la liquidità necessaria per andare avanti ma che, per i mancati o ritardati pagamenti e per l'atteggiamento di chiusura delle banche, non riescono ad avere; si apre spazio quindi all'insinuarsi della malavita organizzata anche in organismi sani.

Anche per questo, investire in opere pubbliche è una scelta davvero oculata: si ammodernano il Paese, dotandolo delle infrastrutture, di cui ha bisogno; si produce un forte incremento dell'occupazione; si mette in movimento, direttamente e attraverso l'indotto, una serie di settori nevralgici per l'economia.

Il Governo sembra aver capito tutto questo, ma continua a esitare, paralizzato dai dissidi al proprio interno. In questo contesto aspettare ancora del tempo è non solo miope e ottuso, ma anche controproducente: l'interesse del Paese e la ripresa dell'economia sono dei temi prioritari e le costruzioni restano lo strumento più efficace per raggiungere questo obiettivo.

Ugo Cavallin

Presidente Ance Venezia



IL DOPO ALLUVIONE

Tempi stretti per investire 400 milioni e aprire i cantieri

FERRETTI/APAG.2

Via libera al piano presentato da Zaia tempi stretti per investire 400 milioni

Entro il 30 settembre dovranno essere appaltati i lavori di ripristino dopo la tempesta Vaia e aperti 350 cantieri

Dattilo (vigili del fuoco): «Simile ad un terremoto per le devastazioni»

Bottacin: «Costruire i paravalanghe prima di togliere tutti gli alberi abbattuti»

Alice Ferretti

PADOVA. Via libera del capo dipartimento della Protezione Civile nazionale, Angelo Borrelli, al piano del commissario per il maltempo Luca Zaia, presentato a Venezia lo scorso 19 marzo.

Il governo investe un miliardo in tre anni per finanziare il piano di interventi nei territori colpiti dal maltempo dello scorso autunno, di cui 400 mila euro dovranno essere investiti entro il 30 settembre, limite massimo di avvio dei lavori. Una notizia attesa dal commissario Zaia, che non appena ha saputo dell'approvazione, annunciata durante il seminario "Autunno 2018: Emergenza nel Veneto" tenutosi ieri mattina all'Orto Botanico di Padova, ha ringraziato Borrelli e la Protezione Civile nazionale per "la tempestiva risposta".

E così Nicola Dell'Acqua, direttore dell'area tutela e sviluppo della Regione, ha provveduto a convocare per il pomeriggio stesso tecnici, sindaci dei territori colpiti dal maltempo e referenti che coordinano in loco gli interventi e i cantieri, per procedere con l'attivazione di tutte le procedure per far sì che i cantieri siano aperti il prima possibile.

«La nostra montagna deve rinascere», ha detto Zaia, che già a Venezia aveva definito il piano da lui presentato

«una macchina da guerra che garantirà ai territori maggiormente colpiti di rimettersi in piedi e ripartire».

Nel 2019 è prevista l'apertura di 350 nuovi cantieri, altri 215 sono già attivi. Un'alluvione quella dell'autunno 2018 che il capo nazionale dei Vigili del Fuoco, Fabio Dattilo, ha definito «simile a un terremoto per gli effetti devastanti». A risentirne più di tutto le zone boschive.

«Su un'area di 100 mila ettari sono state abbattuti 28 mila ettari di alberi», ha ricordato Gianpaolo Bottacin, assessore regionale della protezione civile della Regione Veneto. «Di questi più o meno un terzo sono già stati rimossi. Gli altri non ancora, poiché gli studiosi ci dicono servano in caso di valanghe. Almeno finché non verranno costruiti dei paravalanghe. Ricordo che gli alberi caduti hanno creato 86 nuovi siti valanghivi nella provincia di Belluno».

La necessità è dunque in primis quella di garantire la maggiore e più efficace messa in sicurezza dei boschi e dei versanti esposti a frane e valanghe. «Abbiamo briglie in montagna che non riusciamo più a recuperare e che vanno completamente ripristinate, e poi dobbiamo affrontare diverse altre problematiche, tra cui quella della risistemazione degli argini

in tutto il territorio Veneto», ha sottolineato Nicola Dell'Acqua.

Altra necessità fondamentale è infatti quella di garantire la sicurezza idraulica dei principali fiumi che durante l'ondata di maltempo hanno dimostrato punti di grande fragilità e un elevato livello di stress per quel che riguarda i manufatti costruiti per il contenimento delle piene.

A parlare del post emergenza il professor Giuseppe Maschio, presidente CCS in Ingegneria della sicurezza civile e industriale: «Come comunità scientifica daremo tutto il nostro supporto per questo piano. Studieremo il ripristino e la manutenzione del sistema idrogeologico, la parte relativa al patrimonio boschivo e la parte di prevenzione del rischio di valanghe. È chiaro che il rischio 0 è un traguardo non raggiungibile, ma di certo ci si può lavorare per avvicinarsi».

E progressi in questo senso sono già stati fatti, come ha ricordato lo stesso Bottacin: «Al contrario del 1966



tutti i centri abitati sono stati preservati, nessuna abitazione è stata travolta». Ora, grazie al finanziamento, non resta che mettersi al lavoro per risollevarsi, seppur molte zone, soprattutto nel Bellunese, subiscano strascichi ancora pesanti, come la sovrabbondanza del legname: «Il materiale non può rimanere lì, per questo sono in corso bandi e assegnazioni», ha detto l'assessore regionale Bottacin. «Il problema è che il prezzo di vendita è basso per l'eccesso d'offerta. Voglio sperare che il mercato del legname delle nostre zone boschive non venga messo ulteriormente in crisi». —

QUADRO INTERVENTI 2019

importo dei lavori

Vicenza
26.563.000€

Belluno
190.304.966 €

Verona
15.122.000 €

Treviso
18.646.000 €

Rovigo
23.345.000 €

Padova
10.219.000 €

Venezia
28.750.000 €

INTERVENTI DI INTERESSE REGIONALE
72.350.000 €



Il convegno di Padova sull'alluvione 2018



Borrelli (protezione civile)

Tangenziale ferma, il cantiere è incustodito

In attesa del pagamento alcune ditte hanno lasciato il campo base che è completamente abbandonato
Restano sguarniti anche i reperti di 7.300 anni fa

In settimana è atteso l'incontro tra il Comune e l'Anas per sbloccare la situazione

Nicola Negrin

«Vedrete, dai prossimi giorni sarà peggio». E, in effetti, la profezia di uno degli operai al lavoro per la realizzazione del primo stralcio della tangenziale Nordest è diventata realtà. Se nelle scorse settimane si poteva parlare di rallentamento, ieri l'intervento più importante degli ultimi quindici anni ha subito una brusca frenata. No, ancora una volta non è possibile parlare di cantiere fantasma, perché tra strada Pasubio e pian della Maddalene qualche mezzo in azione si vede. Tuttavia, dall'altra parte, dove si trova il campo base della bretella dell'Albera, regna il silenzio. Lì, in via Battaglione Valtellina, dove sorge il quartier generale della grande opera, dovrebbe essere un continuo viavai. Eppure, non ci sono uomini, mezzi o tracce di "occupazione". L'unica presenza è il silenzio. L'insediamento è sguarnito; così come sono sguarniti i resti archeologici del primo nucleo di abitanti della città risalente al Neolitico antico.

L'ABBANDONO. Le immagini scattate poco dopo le 15 parlano chiaro. Il cancello del campo base è spalancato. E all'interno non c'è nessuno. Fino a qualche giorno fa a presidiare il cantiere erano alcuni dipendenti delle ditte che stanno lavorando in subappalto per conto della società Ntv (composta da Clea e Icm, aziende che compongono il Consorzio Integra che si è aggiudicato l'appalto), tuttavia da ieri, come anticipato, la presenza è stata ridotta al mi-

nimo. Anche i container, dunque, sono stati chiusi, mentre le uniche porte spalancate sono quelle dei bagni, ancora utilizzate da alcuni dipendenti che si occupano della manutenzione del cantiere e che ogni tanto fanno tappa all'interno del campo base.

I REPERTI. Certo, se ci fossero solamente i container potrebbe non essere un punto di particolare interesse (nemmeno per gli appassionati di cantieri, considerato che non ci sono operai o macchinari), tuttavia in quello slargo che si allunga fino a viale del Sole si trova una delle scoperte più interessanti, secondo quanto definito dalla Soprintendenza, che sia stata fatta negli ultimi anni: reperti che sembrerebbero risalire a un periodo compreso tra il 5.300 e il 4.900 avanti Cristo, cioè all'alba del Neolitico, quando le comunità che prima vivevano solo di caccia e raccolta cominciarono a coltivare i campi. «Quest'area a nord - aveva spiegato Paola Salzani, funzionaria archeologa della Soprintendenza e responsabile per il territorio vicentino - magari per la particolarità dei terreni, favorevoli all'insediamento, è stata la prima ad essere abitata. Insomma, forse abbiamo trovato il punto di partenza della città». Ecco perché il fatto che quei resti siano in un contesto sguarnito preoccupa.

LA SOLUZIONE. Come anticipato, entro questa settimana l'assessore Claudio Cicero, venuto a conoscenza della situazione, si incontrerà con Anas per trovare la soluzione. Nel frattempo il cantiere è di fatto fermo. Qualche avanzamento si può notare all'altezza di Pian delle Maddalene, dove è in corso la realizzazione del sottopasso, ma il resto del tracciato è deserto. E il sole (che dovrebbe agevolare i lavori) splende. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il campo base della tangenziale in via Battaglione Valtellina: i container sono chiusi e l'area è deserta



L'entrata (libera) al cantiere della tangenziale in zona viale del Sole



Più che un cantiere iniziato sembra un deposito di container



I bagni sono rimasti aperti, ma gli operai se ne sono andati

Astaldi, Salini verso la proroga dell'offerta

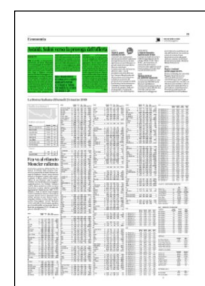
**OGGI A MILANO VERTICE
DEI CONSULENTI: IL GRUPPO
AGGREGANTE PORTERÀ
AL 31 MAGGIO IL TERMINE
PER CHIUDERE GLI ACCORDI
CON BANCHE E CDP**

RIASSETTI

ROMA Si profila un'integrazione dell'offerta di Salini Impregilo per il salvataggio di Astaldi che ha presentato un piano concordatario in attesa di un maxi-polo delle costruzioni sotto l'egida di Cdp. Oggi a Milano, secondo quanto risulta al *Messaggero*, è in programma un vertice tra consulenti di Salini e Astaldi per fare il punto, alla luce della lettera di chiarimenti del tribunale di Roma del 14 marzo rispetto ad alcuni passaggi dell'offerta. Una delle richieste riguarda il termine del 31 marzo come condizione sospensiva della proposta per raggiungere l'accordo con le banche sulla conversione dei crediti chirografari in capitale e in strumenti finanziari per l'incasso dei proventi delle dismissioni e anche per il coinvolgimento della Cdp che mercoledì 20 ha lamentato la perdita di tempo. Entro fine settimana Salini dovrebbe formalizzare un'integrazione dell'offerta con un nuovo termine al 31 maggio per chiudere gli accordi: fonti vicine al gruppo aggregante fanno sapere che si tratta di un termine burocratico perchè c'è la volontà di fare in fretta. Il tribunale ha chiesto ragguagli sull'esenzione dall'opa e a questo riguardo Franco Gianni, patron dello studio Gop, accluderà un parere pro veritate, mentre sui rilievi Antitrust sarà allegato un parere dello studio BonelliErede. Infine prossimi a essere formalizzati i mandati a Leonardo Houlihan Lokey, Linklaters e Alvarez & Marsal, advisor banche.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SALVATAGGIO**Condotte mette
in vendita
le attività
negli Stati Uniti**

(Carosielli a pagina 15)

ENTRO METÀ APRILE DOVRANNO ESSERE PRESENTATE LE MANIFESTAZIONI D'INTERESSE

Condotte vende le attività Usa

*La controllata americana è focalizzata
sulla costruzione di strade, ponti e metro
Alla finestra Salini e Rizzani de Eccher*

DI NICOLA CAROSIELLI

In attesa che venga ufficializzato quale terzo commissario Gianluca Piredda, inizia a delinearsi il piano di cessione in continuità di Condotte d'Acqua, terzo gruppo di costruzioni italiano finito in amministrazione straordinaria lo scorso agosto. Il piano passerà da uno spezzatino, che prevede in primis la cessione degli asset statunitensi. I commissari straordinari Matteo Uggetti e Giovanni Bruno hanno pubblicato un documento per «verificare la sussistenza di soggetti potenzialmente interessati all'acquisto della partecipazione nell'intero capitale sociale di Condotte America», detenuto completamente dalla società capitolina. Le manifestazioni d'interesse dovranno prevenire entro il 15 aprile. Ciò lascia presupporre che entro tale termine il ministero per lo Sviluppo Economico avrà analizzato ed eventualmente approvato il piano di salvataggio di Condotte da circa 3 miliardi di euro. Condotte America ha sede a Miami ed è presente soprattutto nel settore edilizio e delle opere speciali, con un impegno particolare nella costruzione di metropolitane, strade, autostrade, ponti a conci e strallati. Sui nomi dei potenziali interessati alle attività americane c'è assoluto riserbo. In ogni caso il

dossier potrebbe interessare due gruppi italiani dotati di una forte presenza negli Usa come Rizzani de Eccher e Salini Impregilo, quest'ultimo molto attivo sul mercato a stelle e strisce tramite la controllata Lane Construction. Il quadro sarà probabilmente più chiaro nelle prossime settimane, ma va detto che la gara potrebbe non registrare un alto numero di soggetti interessati, in quanto la società presieduta da Andres G. Mendoza non sembra rappresentare uno dei pezzi pregiati di Condotte. Va aggiunto poi che Salini Impregilo potrebbe essere più interessato ad asset in Italia e in particolare a quelli nell'alta velocità, mentre Rizzani de Eccher, che partecipa in cordata con la banca Illimity di Corrado Passera, guarderebbe con più attenzione ad alcune commesse in Italia e Algeria. Tra gli altri partecipanti vi sarebbero anche il fondo di private equity Soundpoint Capital e altri gruppi di costruzioni, come il parmigiano Pizzarotti. (riproduzione riservata)

*Il Roosevelt Bridge a Stuart in Florida*



SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

Mose, lavori fermi e terzo commissario È testa a testa Linetti-Brugnaro

La possibile nomina del sindaco metropolitano nel governo del Consorzio. Eventualità «non sgradita» al presidente Zaia

Da anni il sindaco chiede il passaggio dei poteri dall'ex Magistrato

Alberto Vitucci

Linetti o Brugnaro? Due nomi circolano nelle ultime ore come possibile «terzo commissario del Mose». Quello del provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti. E quello del sindaco Luigi Brugnaro. Ipotesi, rumors. O forse qualcosa di più. Perché in settimana potrebbe arrivare la decisione annunciata dai parlamentari Cinquestelle. La nomina di un terzo commissario straordinario, che andrebbe ad aggiungersi all'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e all'ingegnere Francesco Ossola. Il governo gialloverde non ha ancora le idee chiare sull'argomento. La componente Cinquestelle non sarebbe contraria a un'i-

potesi Linetti, anche se «decisioni ancora non sono state prese». La parte leghista si affida al suo presidente della Regione, Luca Zaia. Che vedrebbe bene proprio Brugnaro. Nella sua veste di sindaco della Città metropolitana – e dunque dell'ex Provincia – Brugnaro avrebbe titolo a rivendicare il governo del Mose e della salvaguardia. Lo ripete da anni, partendo dalle competenze che una legge approvata dal governo Renzi aveva affidato proprio alla Città metropolitana. Norma mai applicata.

Un'alleanza, quella fra Brugnaro e Zaia, che procede spedita anche su fronti diversi dalla salvaguardia. E che punta alle amministrative del prossimo anno. La salvaguardia e il Mose «controllati» dai veneti potrebbero essere buona propaganda per le elezioni. Ma per adesso è fan-

tapolitica.

Unica cosa certa è che i cantieri del Mose sono fermi. «Mancano i soldi», l'allarme. «Ma non è vero», replicano al Provveditorato. Quasi un miliardo di euro è già pronto e disponibile. Per ultimare i lavori del Mose, costruire gli impianti, riparare le «criticità» scoperte negli ultimi mesi (i buchi nelle tubazioni subacquee, la corrosione delle cerniere, gli effetti della mancata manutenzione delle paratoie, gli errori di progettazione della conca di Malamocco e il suo danneggiamento.

Un miliardo di euro. La me-



tà di quanto il governo ha sottoscritto con accordi con la Cina in questi giorni. Un miliardo, dicono gli addetti ai lavori, che potrebbe dare nuova occupazione alle imprese locali, recuperate dopo la «cacciata» delle grandi azioniste (Mantovani, Condotte e Fincosit). Ma mancano i progetti. Così i soldi restano bloccati.

Resta anche la «rivalità» mai sopita tra il Provveditorato (controllore) e il Consorzio (esecutore). E a volte anche fra gli stessi commissari. «La nomina di un terzo commissario», ha detto il presidente della commissione Lavori pubblici del Senato Mauro Coltorti in visita in laguna, «potrebbe ridare operatività a questa struttura».

Amministratori straordinari nominati nel 2014, dopo lo scandalo del Mose e gli arresti per le tangenti. Prima erano in tre (Luigi Magistro, Fiengo e Ossola), ora sono due per le dimissioni di Magistro. Sono commissari nominati dall'Anticorruzione (Anac) di Raffaele Cantone e del prefetto di Roma. Adesso la nuova legge sblocca cantieri prevede la possibilità di nominarne altri per sbloccare le situazioni. Si attendono decisioni da Roma. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



La cosiddetta "cavalletta", struttura usata per calare le paratoie

Autostrade del Mare, avanti tutta

I porti di Venezia e di Trieste giocano la carta dell'intermodalità: traffici a quota 10 milioni di tonnellate

In forte crescita la movimentazione di traghetti per merci trasportate su rotaia **Nello scalo giuliano la più grande motonave mai approdata: Ephesus Seaways**

Gianni Favarato

VENEZIA. Si chiamano "autostrade del mare" e a tutti gli effetti sono un servizio intermodale di trasporto marittimo, alternativo al trasporto merci fatto con camion, tir e autorimorchi che inquinano l'aria e intasano strade, autostrade e valichi di frontiera in quanto le merci vengono caricate su mezzi rotabili (camion, autotreni-Tir e o vagoni ferroviari) che a loro vengono imbarcati su un tragheto ro/ro (rotabile) con procedure di caricamento orizzontale.

L'INTERMODALITÀ

L'Unione Europea e gli stati nazionali, consapevoli che si tratta di una grande opportunità per ridurre il traffico di automezzi pesanti dalle strade e con loro anche le loro pesanti emissioni di gas di scarico inquinanti, stanno sostenendo lo sviluppo dei terminali delle autostrade del mare, compresi quelli dell'Alto Adriatico, ovvero il nuovo terminal di Fusina, a Venezia e quello di Trieste di Riva Traiana e Molo V. Insieme, l'anno scorso, i due terminal dell'Alto Adriatico hanno movimentato un totale di 10 milioni di tonnellate di merci su mezzi rotabili caricati su traghetti: 1.841.000 tonnellate a Fusina con un aumento di ben il 20% rispetto al 2017 e ben di più a Trieste, 8.650.000 tonnellate ma con una flessione (-2 %) , dovuta ai problemi della Turchia. Del resto il traffico dei traghetti di merci rotabili (ro-ro), è in forte crescita in tutti gli scali del Paese, dove, dopo Venezia e Trieste, si stanno consolidando i porti storicamente più forti nel segmento: Napoli grazie a Salerno, Genova e Savona, e poi ci sono i terminal di Marina di

Carrara e Bari. Il traffico ro/ro è uno dei punti di forza dell'intermodalità dei trasporti nel bacino del mare Mediterraneo, che nel 2050 avrà 650 milioni di abitanti contro i 450 attuali.

LE BANCHINE A FUSINA

A Venezia, ai bordi della laguna Sud, è stato aperto da pochi anni il terminal di Fusina, attrezzato per ricevere traghetti ro-pax e ro-ro, gestito dalla società Venice Ro-Port Mos spa, partecipata al 94% dal Gruppo Ingegner Mantovani, dalla società di ingegneria Thetis (5%) e da Vtp (1%), la società che gestisce il terminal crocieristico alla Stazione Marittima di Santa Marta.

Il nuovo terminal è stato inaugurato nel 2013 ai bordi del tratto del canale Malamocco-Marghera prossimo al mare, con l'entrata in funzione - dopo i massicci lavori di bonifica dei terreni che prima ospitavano le fonderie ex Sava ed Alumix - della prima delle due darsene previste, con l'ufficio doganale e le prime due banchine dove approdano anche i traghetti passeggeri da e per la Grecia che prima dovevano arrivare e partire dalla Marittima a Santa Marta. La seconda darsena è stata quasi ultimata e presto saranno operative, in totale, quattro banchine, con un prevedibile aumento dei traffici.

LA ROTTA FERROVIARIA

Il mese scorso proprio al terminal di Fusina è stata presentata una a nuova "rotta" commerciale a basso impatto ambientale che può movimentare le merci, via mare e ferrovia, dal porto Mediterraneo del Pireo fino a Venezia e da qui, via Tarvisio, al più grande porto interno del mondo, a Duisburg, nel Sud della Ger-

mania, alla confluenza del fiume Ruhr nel Reno, da dove si possono raggiungere la Scandinavia e il resto del Nord Europa. In posizione strategica per ottimizzare tempi e costi dei trasporti, il terminal di Fusina è attivo 7 giorni a settimana, 24 ore su 24, ogni giorno dell'anno. Si sviluppa su 38 ettari ed è dotato di due darsene, 4 banchine portuali per navi-traghetto da 210 a 245 metri di lunghezza, 4 binari ferroviari per l'interconnessione alla rete nazionale e 210 mila metri quadrati di piazzali per i traffici Schengen ed extra Schengen, con 4 varchi in entrata e 4 in uscita.

È prevista anche la prossima costruzione, nell'area Sud del terminal, di cinque nuovi edifici, su un'area di 63 mila metri quadrati: albergo, uffici, magazzini (anche a temperatura controllata) e parcheggi coperti e scoperti.

IL TERMINAL TRIESTINO

Gestito dalla società Samer Seaports & Terminals Srl e dall'armatore turco Un Ro-Ro di Istanbul, il terminal di Trieste, nella parte Sud del Porto, è dotato di tre banchine lunghe 900 metri - principalmente dedicati all'imbarco e allo sbarco di camion Tir che si muovono tra l'Europa e la Turchia - con uffici e dogane e un parcheggio di 100 mila metri quadrati. Le connessioni Ro-ro tra Trieste e la Turchia sono iniziate nel 1987 e attualmente collegano la città a Pendik (nella parte asiatica di Istanbul), Ambarli e Mersin (Turchia sud-orientale). Il 48% del traffico merci su ferrovia, molto attivo nel Porto di Trieste diretto a nel Nord Europa e nei Paesi Baltici, fa capo proprio al terminal ro/ro. A Trieste due settimane fa è approdato il più grande tragheto merci mai appro-



dato al terminal ro/ro, la motonave Ephesus Seaways che ha una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi attualmente impegnate sull'Autostrada del mare Trieste-Turchia e, in futuro, una volta risolte le instabilità politiche del Nord Africa, anche con i porti del sud del Mediterraneo. Oltre ai tir provenienti dall'estero, a Trieste c'è una grande via vai di treni, soprattutto dopo che l'anno scorso è stato inaugurato il nuovo parco ferroviario ro/ro di Riva Traiana, nel Porto Franco. L'intervento di ammodernamento, per il quale sono stati investiti 12 milioni, è iniziato nel dicembre del 2016 e ha rivoluzionato lo storico Molo V, trasformandolo in una vera e propria infrastruttura ferroviaria collegata al Centro Europa, soprattutto Austria, Germania e Lussemburgo. L'anno scorso i convogli sono stati raddoppiati con un totale di 3 mila treni smistati.

CC BY-NC-ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI



Il terminal di Fusina, dove il Porto di Venezia concentra i prossimi traffici ro-ro

IL BILANCIO

Porto di Venezia punta sul servizio alla manifattura

Tre specializzazioni: container, project cargo e rinfuse
Musolino: «Con Chioggia un sistema "multipurpose"»

Nel 2018 movimentati 1,3 milioni di tonnellate di merci in più rispetto all'anno prima

Leadership nazionale nei trasporti eccezionali: in transito 800 pezzi unici

Scarpa (spedizionieri) «Una competenza antica che qui non è mai stata perduta»

Francesco Furlan

VENEZIA. Container, ma soprattutto rinfuse e project cargo. Chi, pensando al Porto di Venezia, tratteggia solo il profilo delle grandi navi da crociera e del dibattito per allontanarle dal bacino di San Marco e quindi dal cuore della città, dimentica una fetta importante dell'attività portuale di quella che, con gli accorpamenti previsti dall'ultima riforma portuale è diventata l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale che comprende i porti di Venezia e Chioggia. «Un sistema dall'essenza multipurpose», la definisce il presidente dell'Autorità, Pino Musolino, «è questa la caratteristica che definisce sopra ogni altra il sistema portuale di Venezia e Chioggia». Per capirne i motivi bisogna leggere gli ultimi dati disponibili sull'attività portuale, relativi al confronto tra il bilancio delle merci tra il 2018 e l'anno precedente.

IDATI SULLE MERCI

Venezia ha chiuso il 2018 con 1 milione e trecentomila tonnellate in più del 2017. L'anno scorso sono state movimentate merci per oltre 26 milioni di tonnellate, con una crescita del 5,4% rispetto all'anno precedente: metà delle merci trasportate sono del settore manifatturiero. Record per il traf-

fico fluviale (+71,3%, attraverso la via navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco e di quello ferroviario con 100.754 carri (+11,3%) e 2.596.742,96 tonnellate di merci (+11,2%), pari a 5.543 treni per anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo in viaggio verso destinazioni a medio e lungo raggio del Nordovest come Cremona, Verona, Rho-Milano e verso l'estero. Il settore del Car Carrier è tra quelli che hanno portato nuova linfa al porto, grazie agli accordi siglati con Ford e Gefco (multinazionale francese della logistica che movimentava mezzi Peugeot Citroën).

PROJECT CARGO

Nel 2018 è stata confermata la leadership nazionale nel campo dei trasporti eccezionali (project cargo), con la movimentazione di 800 pezzi unici. Reattori per il Qatar, maxi caldaie destinate al Kazakistan e all'Oman, serbatoi verso la Nigeria. Pezzi unici destinati alla costruzione di raffinerie, impianti idro-elettrici o acciaierie. In media transitano dal Porto di Venezia 800 project cargo all'anno. Multi Service è il terminal di riferimento, mentre sono due le aziende costruttrici che, negli anni, hanno deciso di aprire una sede a anche Porto Marghera, la Macchi (Caldaie) di Varese e l'Atb Riva Calzoni (reattori) di Brescia.

A trainare il settore sono i Paesi emergenti, dove c'è la maggiore fame energetica. Un comparto ad alto valore aggiunto: gli addetti ai lavori stimano un valore medio di ogni collo di 1 milione di euro. Pezzi che possono anche superare le 1500 tonnellate. Venezia è leader nella gestione e spedizione grazie a un mix di fattori: terminal e operatori che si sono specializzati, ampie aree per l'assemblaggio, movimentazione e imbarco dei colli eccezionali, assenza di gallerie o tunnel che ostacolano il trasporto dei pezzi fuori sagoma e fuori peso. Una rete di cinquanta destinazioni (in gran parte tra i Paesi emergenti) e 25 compagnie di comparto che scalano al Porto di Venezia.

IMPRESE DI SPEDIZIONI

«La pianura padana alle nostre spalle permette alle aziende di tutto il Nordest e anche della Lombardia di trasferire da noi i loro carichi senza ostacolo infrastrutturali, ma per la gestione dei project cargo serve anche una forte specializzazione delle competenze». A spiegarlo è Andrea Scarpa, presidente dell'Associazione delle imprese di spedizione di Venezia e consigliere nazionale di Fedespedi. A Venezia sono un centinaio le ditte che si occupano di spedizioni, per un totale di quasi 2000 addetti. «Il carico di navi a stiva



aperta è una competenza antica, che è andata perdendosi quando le merci hanno cominciato a viaggiare all'interno dei container», spiega, «ma questa competenza a Venezia, proprio per la gestione dei project cargo non è mai andata persa». Project e rinfuse, segmento che registra, specie per le rinfuse solide, i principali ulteriori segni positivi di crescita, con un +7.8%; tra queste cresce più di tutti il settore dei cereali che segna un +27.6% su base annua con 200 mila tonnellate in più.

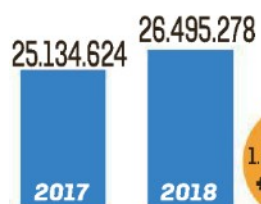
IL COMMENTO

«Lo scalo veneziano è in grado di gestire e movimentare una grande varietà di merci, dai prodotti siderurgici alle rinfuse alimentari, dai container al break bulk, dai ro/ro fino ai project cargo», aggiunge il presidente del Porto, Musolino, «Questa specificità si sposa alla perfezione con la posizione geografica del porto, che è collocato all'intersezione tra due corridoi europei e dotato di un collegamento fluviale con i distretti industriali della Pianura Padana, facendo di Venezia uno scalo gateway per la manifattura nazionale e una risorsa fondamentale per l'export extra-UE di prodotti Made in Italy». —

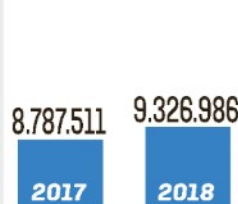
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

VENEZIA: I NUMERI DEI TRAFFICI

TONNELLAGGIO TOTALE



RINFUSE LIQUIDE



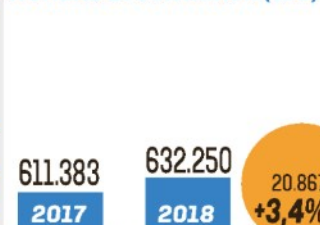
RINFUSE SOLIDE



CARGO



NUMERO DI CONTAINER (TEU)



Il terminal Multiservice

La Tav Trieste-Venezia sul binario morto

Costerà 1,8 miliardi accelerare la linea Come il progetto è finito in un cassetto a vantaggio di una soluzione più soft

Marco Ballico

TRIESTE. Avrebbe dovuto essere la Tav è invece sarà, ma i tempi sono a questo tempo indefiniti, il potenziamento della linea ferroviaria Venezia-Trieste, con costi abbattuti da 7 a 1,8 miliardi di euro e treni con velocità massima di 200 chilometri orari. Una ricalibrazione del progetto rimasta per ora sulla carta. Perché, dopo la prima tranche di fondi nazionali del 2016, 200 milioni di euro stanziati con Graziano Delrio ministro, nulla si è più aggiunto. Un binario morto, al momento. A partire dall'annunciata Tav, visti i costi prospettati a inizio millennio. Sin dagli anni Ottanta la linea ha mostrato usura ma anche limiti strutturali, a partire dal nodo di Latisana, con la curva repentina direzione Nord e virata a Est verso Monfalcone e Trieste. Ma il progetto di una nuova ferrovia ad alta velocità ha perso appeal poco a poco: come pensare di spendere quasi 7 miliardi con un enorme impatto sul territorio, con tanto di galleria in Carso? Regione Veneto e Friuli Venezia Giulia, preso anche atto del sottoutilizzo dell'esistente, in particolare per il trasporto merci, decidono così di lasciar perdere e di concentrarsi su una soluzione ritenuta più logica: potenziare la linea storica. E il ministero delle Infrastrutture, d'intesa con Rfi, nel 2014 manda in soffitta il tracciato condiviso nel 2010 e dà il via libera a un piano da 1,8 miliardi.

Si ridimensionavano i sogni e si punta solo su ciò che si può fare davvero. In tempi non biblici. «Costerà 1,8 miliardi la velocizzazione della ferrovia Venezia-Trieste, con lo scopo di collegare i due ca-

poluoghi in poco più di un'ora, solo una decina di minuti in più rispetto all'alta velocità», confermava l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile a margine del Forum ferroviario Italia-Balcani a Trieste nel 2015. L'ad di Fs Renato Mazzoncini, due anni dopo, aggiungeva: «Entro il 2025 il sistema Av sarà completato fino a Venezia e la linea ammodernata fino a Trieste». I fondi? Risparmiati dalla voce ben più corposa che avrebbe riguardato la Tav, non sembravano un problema. Delrio stanziò appunto 200 milioni. E il cronoprogramma era definito. Prevedeva a partire dal 2016 una decina di mesi per il progetto preliminare e altri quattro-cinque per la conferenza dei servizi con gli enti locali. Quindi un altro anno per il progetto definitivo e sette-otto mesi per lo svolgimento della gara. In sostanza, tre anni per le attività preparatorie e altri cinque per i lavori. Quello che è successo dopo, invece, in assenza di cantieri, sono solo i confronti e gli scontri della politica.

Il più acceso a fine 2018 quello tra Movimento 5 Stelle e Pd. La commissione Lavori pubblici del Senato dà infatti il via libera allo schema di contratto di programma 2017/21 tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete ferroviaria italiana, un documento che prevede un incremento di risorse per gli investimenti ferroviari pari a 13,2 miliardi. Secondo i grillini, si tratterebbe dell'altolà all'alta velocità in Fvg. La «pietra tombale» dei progetti Tav da Venezia a Trieste, sottolinea Stefano Patuanelli, capogruppo grillino a Palazzo Madama. Secca la replica di De-

bora Serracchiani, ex presidente del Fvg e deputata dem: «I 5 stelle erano e restano dei venditori di bufale un tanto al chilo: il progetto dell'alta velocità Venezia-Trieste non esiste più da anni, eppure la vendono come se fosse la grande rivoluzione di questa legislatura. Già nel 2016 Delrio aveva dato il colpo di freno decisivo e l'alta velocità Venezia-Trieste nel 2017 era uscita dall'allegato Infrastrutture che ha accompagnato il varo del Def: c'era invece, e rimane, la velocizzazione della Venezia-Trieste a carico di Rfi per 1,8 miliardi».

I grillini tuttavia, dopo aver letto nel testo approvato in commissione la definizione «nuova linea», hanno sentito puzza di bruciato all'interno di un contratto Mit-Rfi che avrebbe dovuto essere ratificato dallo scorso Parlamento e invece è rientrato all'ordine del giorno di questo avvio di legislatura. «Alla nostra lettura, in due passaggi del documento si rimetteva mano ai 28 chilometri di galleria che devasterebbero il Carso con risparmi complessivi in termini di tempo, tra Mestre e Trieste, di non più di 11 minuti. Con questo definitivo stop si procederà finalmente al potenziamento della linea esistente».

Nel febbraio scorso un altro botta e risposta. L'assessore regionale del Fvg ai Trasporti Graziano Pizzimenti e il consigliere regionale M5S Cristian Sergio evidenziano la mancanza di risorse per avviare i cantieri e Mariagrazia Santoro, assessore ai Trasporti della precedente giunta Fvg Serracchiani, ribatte: «Gli esponenti di M5S e Lega dovevano darsi da fare prima, quando si costruiva la finanziaria nazionale». —

BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI





L'alta velocità fra Venezia e Trieste resta su un binario morto.

SANITÀ: NON C'È ACCORDO TRA LA DITTA CHE HA VINTO L'APPALTO E L'ASUITS

Lavori a Cattinara, braccio di ferro l'ospedale rischia anni di disagi

Partita la richiesta formale di risoluzione del contratto, cantiere ostaggio dello scontro giudiziario. Intanto 5 piani della torre medica restano inagibili: sotto pressione tutti i reparti **D'AMELIO / ALLE PAG. 2 E 3**

Maxi cantiere a Cattinara AsuiTs "licenzia" la ditta Lavori bloccati a oltranza

L'Azienda triestina invia la lettera che scioglie il contratto da 140 milioni con Clea. All'orizzonte una causa destinata a durare anni. Ipotesi ripescaggio per de Eccher

La società vincitrice dell'appalto ha a questo punto solo pochi giorni per le controdeduzioni

L'impasse costringe l'ospedale a operare con 5 piani della Torre medica fuori uso

Diego D'Amelio

TRIESTE. Il restauro dell'ospedale di Cattinara entra nelle nebbie. L'Azienda sanitaria e l'impresa costruttrice non sono riuscite a trovare un'intesa per riprendere i lavori interrotti nell'autunno scorso e da Trieste è partita la formale richiesta di risoluzione del contratto. La società Clea ha ancora una decina di giorni per fornire le sue ultime controdeduzioni, ma sarà difficile veder emergere novità in grado di modificare uno scenario su cui le parti duellano da mesi. La vicenda si appresta dunque a varcare le soglie del tribunale e il rinnovo della struttura potrebbe subire una dilazione di anni.

Lo stallone mette in grave difficoltà l'AsuiTs. A Cattinara si lavora da tempo in una situazione di disagio, con cinque piani della torre medica ormai smantellati, reparti costretti dunque a riorganizzarsi in spazi più angusti e un

Pronto soccorso che continuerà a operare all'interno di una sede inadeguata, che il progetto puntava a spostare in un contenitore realizzato provvisoriamente nel piazzale dell'ospedale. Problemi cui si aggiunge l'accumularsi del ritardo rispetto alla possibilità di veder nascere il nuovo Burlo.

L'assessore alla Salute Riccardo Riccardi e il commissario Antonio Poggiana hanno davanti a sé un ginepraio. È infatti pressoché certo che Clea impugni in sede civile la richiesta di risoluzione del contratto e il Tribunale delle imprese di Trieste potrebbe impiegare anche tre anni per esprimersi sulla questione. Con l'ospedale in parte già smantellato, l'AsuiTs non può permettersi di attendere tanto: in linea con quanto previsto dal Codice degli appalti, l'Azienda si rivolgerà così quasi certamente alla società Rizzani de Eccher, arrivata seconda nella gara per l'aggiudicazione.

Bisognerà tuttavia capire

se l'impresa friulana sarà disposta a subentrare nei lavori, dovendo rispettare le condizioni economiche proposte ormai quattro anni fa, in una situazione che lascia intendere che la realizzazione delle opere sia più problematica di quanto previsto. E se anche ci fosse questa volontà, resterebbe l'incognita della causa civile: se il tribunale desse infatti ragione a Clea, scatterebbe un risarcimento milionario per le casse pubbliche a ristoro dell'appalto perso dall'impresa veneta. L'AsuiTs non considera invece al momento la possibilità di indire una nuova gara che, tra procedure burocratiche e successivi quanto scontati ricorsi al Tar,



impiegherebbe anni per giungere al termine. Una tale opzione diventerebbe però obbligatoria qualora Rizzani de Eccher si tirasse indietro, dal momento che in graduatoria non ci sono altri partecipanti.

Il contenzioso è sorto quando l'impresa costruttrice ha chiesto all'Azienda sanitaria di aggiungere 20 milioni rispetto all'appalto da 140 milioni vinto dal raggruppamento costituito da Clea, Aplenona e Appalti e servizi, aggiudicato definitivamente dopo che i veneti erano riusciti a far valere le proprie ragioni davanti al ricorso al Tar promosso proprio da Rizzani de Eccher. Quanto sta accadendo è l'effetto estremo delle procedure basate sull'eccessivo ribasso dell'offerta, che innescano regolarmente i tentativi dei vincitori di alzare il budget complessivo, motivando l'aumento dei costi con la necessità di prevedere varianti rispetto al progetto iniziale. Così ha fatto anche Clea, evidenziando che la natura del terreno di Cattinara avrebbe richiesto opere aggiuntive per realizzare in sicurezza la nuova torre, pensata per ospitare il Burlo da un progetto che secondo l'impresa ha bisogno di valutazioni statiche più complesse di quanto inizialmente ipotizzato dagli ingegneri dell'AsuiTs.

L'Azienda sanitaria ha ammesso un rialzo di soli 5 milioni, per adeguare il progetto al-

le normative più stringenti varate dopo la gara e ad una serie richieste aggiunte dalla stessa AsuiTs. Gli addebiti mossi all'impresa fanno ora dire all'assessore Riccardi e al commissario Poggiana che non ci sono le condizioni per procedere nel rapporto. Da qui la richiesta di risoluzione del contratto, che poggia anzitutto sul fatto che Clea non è riuscita nel mentre a ottenere dall'organismo indipendente di valutazione il via libera al proprio progetto esecutivo, ma che vede contestate anche le polizze fideiussorie aperte dai costruttori: nei lavori pubblici l'ultima parte del pagamento è autorizzata infatti solo a collaudo avvenuto e le fideiussioni servono all'impresa ad assicurare al committente di avere le risorse sufficienti per ultimare il cantiere.

Dopo un rimpallo di mesi, nel dicembre scorso l'AsuiTs ha intimato a Clea di chiarire definitivamente la sua posizione. La società veneta ha risposto provocatoriamente, inviando un furgone contenente 62 scatoloni zeppi di carte. L'esame della documentazione e il contraddittorio hanno richiesto due mesi, senza che l'organo di valutazione abbia ritenuto le argomentazioni di Clea sufficienti per validare il progetto esecutivo. E così il cantiere rimarrà fermo almeno fino al confronto con Rizzani de Eccher ma potrebbe restare congeriato per anni, qua-

lora si debba indire una gara d'appalto ex novo. Una situazione che l'Azienda addebita tutta a Clea, anche se c'è da domandarsi come mai l'AsuiTs abbia concesso all'impresa di demolire gli interni di cinque piani prima del via libera al progetto esecutivo e come mai le fideiussioni siano diventate oggetto di contestazione solo ora e non al momento della firma dell'appalto vinto dai veneti.

Da parte sua, davanti allo scontro definitivo accesi a dicembre, Clea rivendicava in una lettera al Piccolo di essere «tra le più solide, strutturate e moderne realtà imprenditoriali del Triveneto». L'impresa - sessant'anni di storia, duecento dipendenti e un fatturato da 70 milioni - ritiene di aver svolto la progettazione esecutiva «nel rispetto dei contenuti e dei tempi discendenti dal contratto». E sottolinea anche di aver «provveduto immancabilmente a rendere disponibili alla stazione appaltante e alla direzione dei lavori, con la tempestività e la diligenza attese, ogni informazione o chiarificazione richieste per agevolare il procedimento di validazione della progettazione esecutiva consegnata. Ci sentiamo, per tutto ciò, di rigettare ogni addebito di responsabilità circa i lamentati ritardi esecutivi del cantiere». —

BY NC ND AL CUNY DIRITTI RISERVATI

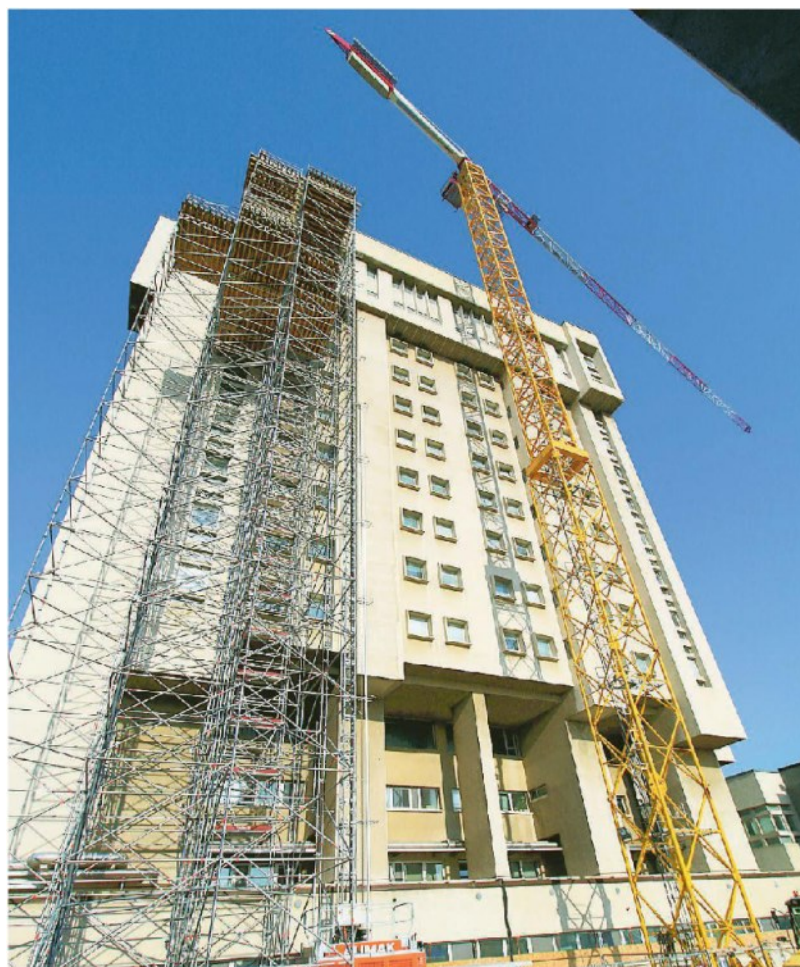
LA FOTOGRAFIA

La gru immobile e gli spazi già sventrati

La prova più evidente della paralisi del cantiere per il nuovo ospedale di Cattinara è la presenza della maxi gru montata accanto alla Torre medica, inattiva da mesi (a sinistra). In alto la zona ascensori di uno dei cinque piani sventrati proprio all'interno della Torre medica. A lato uno dei container delle squadre Clea. Foto Andrea Lasorte

2000	parte l'iter con la decisione di ristrutturare l'ospedale di Cattinara e crearvi la nuova sede del Burlo
2004	viene redatto lo studio di fattibilità dall'Agenzia regionale per la sanità
2006	l'intervento viene inserito nel programma decennale delle opere riguardanti la sanità triestina
2007-2009	viene sottoscritto l'accordo di programma fra enti locali e sanitari
2012	la Regione autorizza il concorso di progettazione, cui partecipano nove studi di architettura
2013	viene scelto il progetto e si pubblica il bando per la gara d'appalto
2015	a luglio termina la gara con l'affidamento all'associazione temporanea d'impresa guidata da Clea
2015-2017	ricorsi al Tar e al Consiglio di Stato da parte dell'impresa Rizzani de Eccher, che vince il 1° grado e perde il secondo
2017	il 6 aprile Clea firma il contratto d'appalto
2017	il 21 ottobre partono ufficialmente i lavori propedeutici all'opera, seppur in assenza del progetto esecutivo
2018	il 7 ottobre emerge pubblicamente la necessità di procedere a integrazioni progettuali: il cantiere si ferma
2018	a dicembre Clea riceve la prima diffida e l'invito a fornire la soluzione definitiva per superare lo stallò
2019	a marzo l'AsuI's chiede la risoluzione del contratto

IL CANTIERE DI CATTINARA
Le tappe della vicenda





Astaldi, più tempo a Salini Impregilo per chiudere l'intesa con le banche

COSTRUZIONI

L'obiettivo è posticipare di un paio di mesi la scadenza del 31 marzo

Le aziende in difficoltà valgono 6 miliardi di ricavi e 5 di indebitamento

Laura Galvagni

Un po' di tempo in più per dar vita, partendo da Astaldi, a un progetto ben più ambizioso, e per questo ancor più complesso, sul settore delle costruzioni in Italia. Astaldi stessa si starebbe muovendo con il Tribunale di Roma per modificare una delle condizioni dell'offerta presentata da Salini Impregilo il febbraio scorso per salvare il general contractor, ossia la data del 31 marzo come termine ultimo per trovare un'intesa con le banche creditrici di Astaldi. L'intenzione sarebbe quella di posticipare di un paio di mesi quella scadenza per fare in modo che l'accordo trovi compimento ma l'ambizione è evidentemente di stringere il più possibile i tempi.

A quanto risulta, infatti, la dialettica con le banche è fitta. Al punto che gli approfondimenti richiesti dagli istituti sarebbero a un livello talmente tecnico e particolareggiato da far sperare che la quadra possa essere trovata. Tanto più ora che l'asse con la Cassa Depositi e prestiti sembra prendere forma. Non fosse altro perché la decisione della Cdp di mettere mano allo statuto produrrà delle modifiche che, per certi aspetti, potrebbero favorire indirettamente un intervento su Astaldi e, a cascata, sulle altre compagnie in difficoltà.

L'obiettivo, d'altra parte, sarebbe quello di mettere in sicurezza in tempi rapidi l'asset che a livello sistemico potrebbe creare maggiori problemi, ossia la compagnia di costruzioni già partner di Salini Impregilo in numerose iniziative, soprattutto in Italia. Si tratterebbe di un primo tassello per poi procedere, con tempi e modi opportuni, a valu-

tare altri dossier come Trevi, Cmc, Condotte, Grandi Lavori Fincosit. Tutte aziende in difficoltà che assieme ad Astaldi valgono circa 6 miliardi di giro d'affari ma soprattutto 5 miliardi di indebitamento finanziario aggregato a cui si sommano linee di bondistica per 7 miliardi. Numeri rilevanti e che danno la misura di quanto sia ormai in difficoltà un settore chiave per il paese, solo in termini di giro d'affari i gruppi a rischio valgono lo 0,4% del Pil. Cifre troppo rilevanti perché non si consideri, almeno sulla carta, un intervento di sistema che dia nuovo impulso al comparto. Perché ciò avvenga, però, il contesto deve essere favorevole, deve esserci cioè la volontà di tutti gli stakeholders, azionisti, banche creditrici, investitori finanziari e istituzionali, di dar vita a un simile piano.

Progetto che vedrebbe l'agglomerato Salini Impregilo-Astaldi come perno attorno a cui costruire un campione nazionale, è il target centrale di Progetto Italia, che valga fino a 60 miliardi di backlog, ossia di portafoglio ordini. Un valore consistente frutto dell'integrazione di aziende in difficoltà ma anche di soggetti sani, la cui dimensione potrebbe favorire la realizzazione di un operatore forte. Una simile realtà potrebbe competere anche a livello internazionale con i grandi costruttori. Punto di partenza sarebbe ovviamente il rafforzamento di Astaldi come previsto da piano e l'impegno delle banche a rivestire il doppio ruolo di azionisti e soggetti finanziari. Solo a valle scatterebbe poi anche l'iniezione di mezzi freschi in Salini Impregilo, indispensabile per poter compiere i passi successivi. Intanto, Lane, controllata di Salini Impregilo, si è aggiudicata un contratto da 524 milioni di dollari per la realizzazione del bacino Caloosahatchee nel sud della Florida. Il progetto rafforza la presenza del gruppo nel settore hydro negli Stati Uniti, paese in cui i nuovi ordini acquisiti nel 2018 hanno rappresentato circa il 50% del totale, attraverso la controllata Lane, che ha registrato un backlog construction record in crescita di circa il 35% rispetto al 2017.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Astaldi. Il terzo ponte sul Bosforo a Istanbul



Innovazioni

Gli inventori della pista ciclabile solare



ROVERETO. Ecco chi ha inventato la ciclabile solare. Si parte a Villasimius. Poi Lavis.

> Luca Petermaier a pagina 6

Quelli che hanno inventato la pista ciclabile «solare»

Viaggio nell'innovazione/7. InfinityHub ha sede al Progetto Manifattura di Rovereto. A Villasimius realizzerà un percorso che produrrà energia. Presto un progetto anche a Lavis

I NUMERI

10

circa gli anni

- Questo l'arco temporale in cui la pista ciclabile solare dovrebbe cominciare a ripagarsi generando profitti

20%

il crowdfunding

- A tanto ammonta la quota di finanziamento che InfinityHub raccoglie dall'azionariato diffuso per ogni progetto

LUCA PETERMAIER

TRENTO. L'idea è piovuta dal cielo così, all'improvviso, mentre Massimiliano Braghin (già dal 2006 impegnato in progetti sulle energie rinnovabili) passeggiava lungo la pista ciclabile di Borgo Sacco, gustando un gelato al pistacchio. Era il 15 luglio 2014 e l'illuminazione fu la seguente: «Perché non collegare un punto A ad un punto B con una pista ciclabile che sia in grado anche di produrre energia?». Nacque così - nella mente di Massimiliano - un progetto che a breve diventerà realtà nel comune sardo di Villasimius: una pista ciclabile, appunto, fatta di pannelli solari su cui circolano pedoni e biciclette e che - anziché

obbligare il Comune ad interventi di manutenzione - sarà lei stessa a produrre ricchezza grazie all'energia generata dal sole.

Il cuore di questa tecnologia è tutto trentino e batte dentro il Progetto Manifattura di Rovereto. Del resto l'ossessione di Braghin è l'"hub", ovvero il luogo dove idee diverse si possono incontrare e dare forma a qualcosa che prima non c'era. Progetto Manifattura - sotto il profilo dell'energia green - rappresenta oggi l'hub più importante d'Italia. Lui la chiama "interdisciplina": avvicinare concetti della mente all'apparenza senza alcun contatto, dare una bella shakerata e aspettare che questi si contaminino generando innovazione.

È ciò che è accaduto anche per

la pista ciclabile solare che - dal 2014 - impiega circa di due anni per passare dal cervello di Braghin all'idea fondativa di una società che nasce il 22 giugno 2016 e che si chiama "Infinity hub", con sede a Rovereto. Il progetto di Villasimius si chiama B(y)s, Bicy Solar Street Sardegna. Il percorso sorgerà nei pressi del resort di lusso Pullman TimiAma, con il quale



InfinityHub ha stretto una partnership per garantire la fornitura di energia solare che sarà in grado di soddisfare un terzo dei consumi annuali della struttura. Il tratto di ciclabile, di forma triangolare, che sarà quindi costruito nei pressi del resort sarà lungo 400 metri e largo quattro. Spiega Braghin: «Abbiamo puntato sulla esclusiva ciclabilità/pedonalità dell'opera, attenti ai costi di realizzazione e ai rendimenti energetici e finanziari. Rispetto ad altri progetti europei, dai costi elevati, si è cercato infatti di procedere con un'attenta verifica tecnica ed economica con un rientro dell'investimento di circa dieci anni».

Dietro all'opera non ci sono brevetti, ma tutto è basato sull'idea dell'open source: si mettono assieme tecnologie che già ci sono creando dei pacchetti che Bra-

ghin chiama l'"Ikea della ciclabile" nel senso che possono essere replicate ovunque. Il concetto di fondo, poi, è sempre lo stesso: la condivisione del risparmio energetico a favore sia dei Comuni sia degli investitori, visto che le opere di InfinityHub si finanziano (anche) con cospicue parti di crowdfunding (il 20% del totale).

La pista ciclabile solare, però, arriverà anche in Trentino e del resto non poteva essere altrimenti vista la rete di percorsi che la nostra provincia può vantare. L'idea è quella realizzare con pannelli solari un tratto della nuova ciclabile che unirà Lavis con la val di Fiemme attraversando la (soleggiatissima) val di Cembra. Anzi, c'è di più, perché l'ufficio piste ciclabili della Provincia ha contattato Braghin per chiedere la disponibilità ad estendere la tecnologia delle pi-

ste "solari" a tutti i percorsi del Trentino, utilizzando i pacchetti che InfinityHub mette a disposizione per completare con questa tecnologia i tracciati ancora da ultimare. «È un percorso da definire - spiega Braghin - poiché vanno trovati i percorsi giusti, soleggiati, poco trafficati e va poi individuata l'azienda a cui cedere l'energia prodotta, ma è importante che anche il Trentino abbia colto le potenzialità di questa idea».

L'attività di InfinityHub non si ferma alle ciclabili solari, che rappresentano comunque il "file rouge" che tiene insieme tutto il progetto. La startup - partita con 20 soci e che ora ne ha più di 51 - ha riquilificato il palazzetto dello sport di Busto Arsizio, ma ha curato anche interventi in alcune Rsa, tutti legati dalla stessa idea di fondo: eliminare gli sprechi e produrre nuova energia.



• In alto il progetto di pista ciclabile "solare" che verrà realizzato a Villasimius. A destra una vista della Val di Cembra. A sinistra Massimiliano Braghin (al centro) con i colleghi Mauro Borselli e Fabio Marcolin.



Artigiani Costruzioni, in 6000 all'evento di Levico

TRENTO. All'Associazione Artigiani c'è aria di soddisfazione: "Abbiamo vinto una grande scommessa" - dichiara con sguardo fiero il Presidente Provinciale dell'Associazione Artigiani Trentino, Marco Segatta. "Siamo riusciti a portare a Levico quasi 6.000 persone proponendo per la prima volta un evento tematico settoriale: l'esito non era per nulla scontato, ma l'affluenza qualificata testimonia che, se si offre qualcosa di diverso e nuovo, il pubblico risponde positivamente. Sicuramente, dobbiamo dire grazie anche agli enormi sforzi profusi dal Consorzio Levico Terme In Centro e dal Comune di Levico, che hanno capito l'opportunità di attirare persone attraverso il nostro evento e ci hanno sostenuto in ogni modo:" - continua Segatta - "la sinergia ha portato ad ottimi risultati."

Dopo la carica dei 500 studenti delle scuole medie e professionali della Valsugana, che ha ravvivato la giornata di venerdì, e dopo un sabato decisamente tranquillo in termini di ingressi, domenica è stato un vero tripudio di presenze. Persone di tutte le età, artigiani in cerca di fornitori o partner e molte giovani famiglie (in fondo sono loro quelle che costruiscono e ristrutturano casa), attratte anche dai due parchi a tema legati al mondo dell'edilizia artigianale: uno con ruspe e trattorini, l'altro con rulli e pennelli per tinteggiare.



• L'inaugurazione a Levico

