

## Rassegna del 01/04/2019

### SCENARIO

30/03/2019	Corriere del Trentino	6	Valsugana, meno traffico con la vignetta per i Tir: una mossa pro-Valdastico - La Provincia studia la Valsugana a pagamento per i tir	Marsilli Chiara	1
30/03/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	17	Confcommercio, risurrezione e «matrimonio» con Venezia	Celeghin Natascia - Chiarini Nicola	2
31/03/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	14	Il dg Flor: «Nuovo ospedale in anticipo con i tempi» Ma la Pediatria slitta ancora	Nicolussi Moro Michela	3
30/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	15	Manutenzioni del Mose, croati al Tar: esclusione ingiusta	a.zo	5
31/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	17	Festival Città Impresa «Via della Seta a Nordest? Il progetto è tra quelli che l'Ue tratta con la Cina»	Nicoletti Federico	6
31/03/2019	Corriere di Verona	7	Stadio «come l'Arena» Architetti perplessi - Nuovo stadio che si richiama all'Arena Gli architetti tra dubbi e perplessità	Bertoni Camilla	7
30/03/2019	Gazzettino Rovigo	2	Guerrato incontra i sindacati: faccia a faccia sul concordato	M.Sca.	9
30/03/2019	Gazzettino Venezia	5	Intervista a Pino Musolino - Musolino: «Il Porto ha anticipato la via della seta Ora, tutti uniti»	Fullin Michele	10
31/03/2019	Gazzettino Venezia	9	Mose, la lenta agonia dei cantieri In nove anni i lavori sono crollati	Fullin Michele	12
30/03/2019	Giornale di Vicenza	1	Battisti, ad delle Ferrovie «Tav pronta in 9 anni» - Tav pronta, in nove anni «È leva per la crescita Nessun veto sull'opera»	Pilastro Laura	14
31/03/2019	Mattino Padova	27	Il piano "bretella ovest" non fa strada a Galliera E Mezzasalma lo boccia	Bergamin Silvia	17
01/04/2019	Mattino Padova	11	Undici milioni da investire Ma più multe mai pagate - Bilancio, sbloccati altri 11 milioni Ma crescono le multe non pagate	Malfitano Claudio	18
31/03/2019	Messaggero	10	Ferite e sorrisi: L'Aquila 10 anni dopo - Dalle scuole agli alloggi tutte le speranze tradite «Costretti ad arrenderci»	Carmignani Italo	21
01/04/2019	Mf	88	Intervista a Mario Abbadessa - Il mattone deve tornare a casa	Campo Teresa	25
30/03/2019	Milano Finanza ed. Centro Nord Finanza	96	Affari in corso - Qui Genova Malacalza rilancia Omba Impianti	...	28
30/03/2019	Nuova Venezia	21	«Il nostro ponte Molin? Un progetto per la città»	Pendolini Eugenio	29
01/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	3	Tanti interessi ma la Valdastico è sempre ferma - Valdastico, tanti interessi ma resta sempre incompiuta	Jori Francesco	30
01/04/2019	Repubblica Affari&Finanza	22	Salini, dividendi e cariche per la pace in famiglia	Giacobino Andrea	31
31/03/2019	Sole 24 Ore	10	La giornata - Costruzioni Cmc, l'assemblea approva il piano concordatario	D'Ascenzo Monica	33
30/03/2019	Stampa	13	Per crescere Hong Kong costruisce isole artificiali - Manca la terra, Hong Kong la strappa al mare	Radicioni Francesco	34
30/03/2019	Trentino	6	A22: utile di 68,2 milioni Cala il tasso di incidentalità	...	36
30/03/2019	Voce di Rovigo	6	Guerrato, via al rilancio si assumono i manager	...	37

## INFRASTRUTTURE

## Valsugana, meno traffico con la vignetta per i Tir: una mossa pro-Valdastico

di Chiara Marsilli

a pagina 6

# La Provincia studia la Valsugana a pagamento per i tir

L'ipotesi è di introdurre la «vignetta» per favorire il transito sulla Valdastico. «Dal ministero segnali positivi»

### La strategia

Il governatore bypassa le polemiche dei 5 stelle: «Sgraveremo la Valsugana»

### Ghezzi

Trento e Bolzano devono maturare una visione comune

### È

necessario promuovere anche uno studio integrativo

**TRENTO** Maurizio Fugatti non si ferma sulla Valdastico, anzi rilancia ipotizzando un pedaggio sui mezzi pesanti lungo la Valsugana. Un modo indiretto per dirottare il traffico sull'arteria che dovrebbe andare a collegare Trentino e Veneto. «Vogliamo che sulla Valsugana venga previsto un sistema per limitare il traffico ai mezzi pesanti — ha dichiarato ieri il presidente della Provincia autonoma di Trento — La nostra proposta è di imporre una “vignetta” a tutti i mezzi pesanti che non fanno parte del sistema trentino e che vogliono transitare sulla Valsugana». Un contrassegno a pagamento sul modello delle autostrade austriache che dovrebbe servire per incoraggiare tir e camion a scegliere di passare sul futuro tracciato della Valdastico e non più sulla SS47: «Ciò comporterà un ulteriore sgravio del traffico sulla Valsugana», commenta Fugatti.

La proposta arriva in seguito al vertice a Roma di mercoledì scorso tra Mit, Trentino e Veneto. Un incontro dal quale il presidente trentino era uscito con il sorriso perché i tecnici del ministero dei trasporti avevano dimostrato una «seria volontà di procedere con il progetto». Entusiasmo raffreddato da una nota del ministro per i rapporti con il parlamento Riccardo Fraccaro che precisava: «L'avallo del governo non c'è». «Non so perché Fraccaro abbia commentato in questo modo — dichiara Fugatti — Di sicuro c'è un contratto sottoscritto, e non sare-

mo noi a disattenderlo». Entro il 10 aprile Trentino e Veneto dovranno quindi formalizzare la proposta consegnandola al ministero. «Il tracciato scelto da noi prevede l'uscita a Rovereto sud — conferma ancora Fugatti — Ma al momento non esiste ancora un progetto».

Sul nodo dei collegamenti con il Veneto è intervenuto anche il consigliere provinciale di Futura Paolo Ghezzi. In un'interrogazione depositata in consiglio regionale incalza il presidente della Regione, Arno Kompatscher, chiedendo «se abbia intenzione di promuovere un confronto specifico tra la giunta trentina e quella altoatesina, oltre che dentro la giunta regionale, al fine di delineare una strategia comune in tema di infrastrutture che attraversano il territorio regionale» e poi «se non ritenga utile promuovere uno studio integrativo per sottoporre a verifica a livello regionale l'impatto delle decisioni politiche annunciate dalla giunta provinciale di Trento in relazione all'approvazione del completamento dell'Autostrada della Valdastico, con sbocco a Rovereto sud». Ghezzi, sostanzialmente, fa leva sulle divisioni tra Trento e Bolzano per l'ipotetica realizzazione dell'arteria — Kompatscher ha ribadito la sua contrarietà anche all'indomani del vertice del Mit — e rilancia l'idea di regionalizzare il dibattito. Difficilmente Fugatti acconsentirà.

Chiara Marsilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La vicenda

● La Valdastico nord, come arteria autostradale, è un'opera il cui dibattito risale al 1972.

● Mercoledì un incontro al ministero tra Trentino e Veneto ha rilanciato la prospettiva. Il ministro Fraccaro si dice contrario.



# Confcommercio, risurrezione e «matrimonio» con Venezia

L'associazione di categoria diretta da Stefano Pattaro. «Guerrato», si riparte

**ROVIGO** Ascom Confcommercio ritorna operativa in Polesine dopo un periodo di crisi. La rinascita possibile grazie alla vicinanza dell'Unione metropolitana di Venezia. «Rovigo è accorpata all'area di Venezia che farà da tutor, ma di per sé è autonoma — ha dichiarato Massimo Zanon, presidente veneto del sindacato d'impresa — Era uno dei nostri obiettivi ripartire in Polesine e dare un servizio al territorio, al di là del business».

Dopo l'unione della Camera di commercio e della Confindustria rodigina a Venezia, viene riproposta un'abbinata che sembra essere avvincente per Ascom. A dirigere l'associazione di categoria delle imprese del commercio e del turismo a Rovigo sarà Stefano Pattaro. «Un ritorno per me. Ho accettato questa sfida, forte dell'aiuto proveniente da Venezia e della grande famiglia Ascom — ha dichiarato Pattaro — I consumi sono fermi e in continua sofferenza, ma non ci resta che lavorare su questo».

Pattaro sta condividendo il lavoro non solo con Zanon, ma pure con Danilo De Nardi, commissario Ascom Rovigo. Insieme hanno già programmato 33 riunioni in tutta la provincia. «Si riparte con i bilanci in regola e con 254 associati, contro i quasi mille del 2016 — ha spiegato ancora Zanon — Al di là dei tanti proclami della politica che poi ha fatto poco sul Delta del Po, vogliamo anche ripartire da lì per il rilancio del turismo». Tra i nuovi soci di Ascom Rovigo diverse aziende dell'e-commerce e del digitale.

Nella squadra di Pattaro, 52 anni e titolare di due negozi di abbigliamento a Badia Polesi-

ne, dieci consiglieri delegati ai gruppi di categoria: Lauro Andreotti (auto), Graziella Bazzan (frutta e verdura), Seila Crivellari e Michele Ravagnani (bar), Riccardo Ferraresi (abbigliamento), Ferdinando Ferro (balneari), Bruno Rondina (panificazione), Mario Tenani (ottica), Matteo Zanellato (commercio termotecnico), Remo Zanellato (commercio).

Una rinascita anche dalla «Guerrato», dopo l'omologa lo scorso 1 marzo del piano di concordato verso i creditori. Le segreterie nazionali dei sindacati metalmeccanici Fiom Cgil, Fim Cisl, Uilm Uil nella sede di Confindustria hanno incontrato il commercialista Antonio Schiro, presidente «pro tempore» del colosso rodigino dell'impiantistica, specializzato nella «finanza di progetto» e nella costruzione d'infrastrutture ospedaliere.

«Guerrato» era da tempo in difficoltà e, perciò, ammessa al concordato in continuità, con un debito da 60 milioni di euro verso 400 fornitori, nonostante commesse in portafoglio stimate sui 780 milioni, specie con partner pubblici. Nel luglio scorso l'abruzzese «Xela», legata al gruppo pescarese «Di Carlo Costruzioni», ha preso il controllo di «Guerrato» col 51% delle quote, acquisendo la maggioranza dal patron Luciano Guerrato.

«L'azienda — sottolinea una nota congiunta di Fiom-Cgil, Fim-Cisl e Uilm-Uil — è già impegnata nella riorganizzazione e sviluppo a partire dal rafforzamento della struttura commerciale con l'inserimento di nuovi manager».

**Natascia Celeghin  
Nicola Chiarini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I vertici Da sinistra: Stefano Pattaro, nuovo direttore in Polesine e Zanon, presidente regionale (Biasioli)



# Il dg Flor: «Nuovo ospedale in anticipo con i tempi» Ma la Pediatria slitta ancora E sul Sant'Antonio: «Non perderà nessuno dei 292 posti letto»

## L'iter

Spostata a maggio la demolizione della Pneumologia, che deve fare spazio a Pediatria

**PADOVA** Nonostante a metà mese la Commissione regionale per gli investimenti tecnologici e in edilizia (Crite) abbia approvato il progetto esecutivo e un aumento di spesa da 56 a 61/62 milioni (sempre finanziati da Palazzo Balbi), slitta ancora la realizzazione della nuova Pediatria. E' destinata a prendere il posto della Pneumologia, i cui lavori di demolizione sarebbero dovuti iniziare il primo marzo, ma l'amianto trovato al terzo piano dell'attuale Pediatria, scelto per ospitare il personale della Pneumologia, aveva già spostato l'operazione ad aprile. Ora la necessità «di salvare dall'abbattimento mobili e altri oggetti che possono essere riutilizzati» dilata i tempi a maggio.

Lo ha annunciato il direttore generale dell'Azienda ospedaliera, Luciano Flor, venerdì sera, in un incontro pubblico sulla sanità padovana organizzato all'ex Fornace Carotta da Fabrizio Boron, presidente regionale della commissione Sanità. «Approvato, e finanziato, il piano di fattibilità, è stata aggiudi-

cata la progettazione quasi definitiva per la Pediatria e adesso stiamo recuperando dalla Pneumologia quello che ci serve — ha illustrato Flor —. A maggio procederemo con la demolizione e contestualmente con la gara d'appalto per il primo pezzo dell'ospedale della Donna e del Bambino». Finanziato complessivamente con 150 milioni di euro dalla Regione e progettato per 343 posti letto. La nuova Pediatria ne avrà 170 su otto piani e 18mila metri quadri, quasi il triplo degli attuali 6.600.

A compensazione del ritardo su questo fronte, il dg vanta un «anticipo» sul cronoprogramma propedeutico alla realizzazione del nuovo ospedale a Padova est. «Per arrivarci, dobbiamo portare a termine 136 attività — ha spiegato — stiamo lavorando contemporaneamente a dieci voci. Il terreno ricevuto dal Comune è in parte a vocazione agricola, in parte boschiva, in parte direzionale: dobbiamo trasformarlo in area solo sanitaria. E quindi ci sono una serie di adempimenti da ottemperare: viari, di impatto ambientale e acustico, per esempio. Poi il progetto dovrà essere approvato da Regione, Provincia, Comune e Università, chiamati a sottoscrivere un accordo di programma per de-

cidere cosa mettere nella cittadella del futuro e cosa lasciare in via Giustiniani (in realtà è già scritto nelle schede ospedaliere appena approvate dalla giunta Zaia, che assegnano 918 letti a Padova est e 734 a via Giustiniani, ndr)». In via Giustiniani sarà trasferito il Sant'Antonio, «che non perderà nessuno dei 292 letti attuali». L'accordo di programma fungerà anche da variante urbanistica, quindi andranno ridefinite con l'Università le proprietà in entrambi i poli. Infine sarà lanciata la gara d'appalto.

«Siamo nei tempi — ha garantito Flor — anzi, stiamo cercando di anticiparli». La firma dell'accordo definitivo e la pubblicazione del bando potrebbero dunque arrivare tra la fine di quest'anno e l'inizio del 2020. Dopo la firma del pre-accordo di programma tra gli enti coinvolti, il 31 luglio scorso, la cessione delle aree dal Comune alla Regione, il 22 novembre 2018, e il documento di visione prodotto dall'Università con i propri desiderata, l'Azienda ospedaliera si prepara a promuovere un concorso d'idee basandosi proprio sul documento del Bo e sulle schede ospedaliere.

**Michela Nicolussi Moro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Attesa**  
Per l'avvio dei lavori al cantiere della nuova pediatria si deve attendere ancora un po'

**136**

I passaggi burocratici necessari alla realizzazione dell'ospedale

**918**

Sono i letti assegnati a Padova est, più 734 al polo di via Giustiniani

# Manutenzioni del Mose, croati al Tar: esclusione ingiusta

## Brodosplit fa ricorso contro la soglia troppo alta. Test a Treporti tra un mese, a fine anno a Lido Sud

● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta

● E' composto da 78 paratoie, divise in 4 schiere: delle tre bocche, infatti, quella di Lido è stata divisa in due con un'isola artificiale

**VENEZIA** Quella soglia di 18 milioni annui di manutenzioni, per un lavoro che prevede la stessa quota in tre anni, è troppo alta. E così i croati di Brodosplit, che hanno realizzato tre quarti delle paratoie del Mose, dopo una prima lettera di diffida inviata ai commissari del Consorzio Venezia Nuova in cui chiedevano di essere riammessi alla gara per la manutenzione della schiera di Lido-Treporti, ieri hanno depositato il ricorso al Tar, firmato dall'avvocato Andrea Pavanini. Brodosplit, così come il colosso friulano Cimolai – che ha realizzato proprio le paratoie di Lido Nord (le altre sono state costruite a Spalato) e che però non pare intenzionato a fare ricorso – era stata esclusa dalla commissione di gara perché non rispettava quel limite economico relativo alle manutenzioni nell'ultimo triennio. In lizza è rimasta dunque solamente Fincantieri, a meno che i giudici del tribunale amministrativo regionale non decidano di reintegrare l'impresa croata. In realtà la gara è ancora aperta, visto che lunedì scorso si è tenuta la seconda seduta pubblica della commissione, e non c'è ancora stata alcuna assegnazione a Fincantieri. Il bando prevede per 18 milioni la manutenzione di tutte e 22 le paratoie della bocca di Lido-Treporti, l'unica completa e in grado di funzionare da cinque anni: sono già in corso dei test che dovrebbero incrementare tra maggio e giugno. Quelle enormi dighe, sotto acqua già da così tanto tempo

pur non essendo mai state usate per difendere Venezia dall'acqua alta, hanno dunque bisogno di essere controllate, pulite e riverniciate.

I lavori del Mose vanno un po' a rilento e di fronte a una delegazione della commissione Ambiente della Camera dei deputati, venuta in missione in laguna giovedì, il provveditore Roberto Linetti ha lanciato l'allarme, spiegando che sarà impossibile rispettare il termine del 31 dicembre 2021 per consegnare l'opera completa. I commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno cercato di spargere ottimismo, dicendo che il loro obiettivo è rispettare i tempi. Allo stato il Mose vero e proprio (cioè il sistema di dighe) è in fase di conclusione. L'anno scorso sono state posate tutte le paratoie, ora mancano gli impianti: è in corso la posa a Lido Sud, dove per fine anno le paratoie dovrebbero essere pronte ai primi test; poi a seguire ci saranno Malamocco e Chioggia, con lavori di circa sei mesi ciascuno.

Il termine di fine 2021 riguarda invece il sistema completo, comprese le opere ambientali (il cosiddetto «piano Europa»), la linea di manutenzione (prevista all'Arsenale, sarà spostata a Marghera), la riparazione delle criticità. Circa 300 milioni di euro di lavori sono stati assegnati alle piccole e medie imprese locali e proprio l'altro giorno c'è stata una riunione per sollecitare i tempi. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Festival Città Impresa

«Via della Seta a Nordest?  
Il progetto è tra quelli  
che l'Ue tratta con la Cina»

**VICENZA** Il porto di Trieste come terminale a Nordest della Via della Seta? Ovvio: è nell'elenco dei progetti che l'Unione europea tratta con la Cina. L'invasione delle merci dall'Estremo Oriente? Forse più che cinesi sono quelle che le aziende italiane mandano a fabbricare in Cina e che tornano indietro. Per tentare di giudicare il discusso progetto della Via della Seta si può innanzitutto partire dallo sgomberare il campo dai facili luoghi comuni. Ha tentato di farlo ieri a Vicenza il Festival Città impresa. E insomma: più opportunità o rischi? E come la mettiamo con i pericoli d'invasione se non si strappano condizioni di reciprocità? E poi la questione di avere a che fare con uno stato autoritario con la sua proiezione imperiale?

«Non si è mai visto nulla di simile dopo il Piano Marshall alla fine della Seconda guerra mondiale: per questo gli americani si preoccupano. Noi possiamo estrarre un valore incredibile. Lo possiamo fare con un veicolo finanziario per joint venture infrastrutturali sui territori - ha sostenuto l'ambasciatore Vincenzo Petrone, direttore della Fondazione Italia Cina, in risposta alle domande messe sul tavolo da Paolo Possamai, direttore dei quotidiani veneti Gedi -. Grazie alla nostra posizione geografica abbiamo l'opportunità per la prima volta di sovvertire la gerarchia tra i grandi porti del Nord Europa - Anversa, Rotterdam e Amburgo - e quelli del Mediterraneo. Poi sta a noi non farci colonizzare. Ad iniziare dall'Europa, se decide da primo mercato al mondo di elaborare una risposta comune. Che

non può essere però di dire all'Italia 'state fermi che prima o poi decideremo'. O di convocare, di fronte alla visita di Xi Jinping, un direttorio a Parigi, per mostrare dove si decide».

E poi gli sviluppi a Nordest su Trieste. Che giunge agli investimenti cinesi di Ccc dopo aver riaperto la prospettiva storica di essere lo scalo del Centro Europa, con il 90% delle merci in arrivo o destinate all'estero. E i cinesi? «Siamo sorpresi quando ci accusano di muoverci fuori dalle dinamiche europee - dice il presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino -. L'investimento di Ccc nel Trihub è tra quelli che l'Unione europea ha inserito nella lista e proposto ai cinesi al tavolo infrastrutturale sull'interconnessione Europa-Cina - aggiunge D'Agostino -. Noi non facciamo contratti: di fronte all'interesse dei cinesi mettiamo a gara un project financing». E poi la questione dell'invasione delle merci cinesi: «Cinesi o nostre? Se gli investimenti diretti sono enormi e siamo in deficit sulle importazioni, il rischio, se apriremo i container, è di trovare non merci cinesi, ma prodotti che nostre aziende mandano a fare in Cina e che tornano indietro. Non metto in discussione le dinamiche della delocalizzazione. Ma non ne facciamo una colpa proprio a noi, che stiamo chiedendo ai cinesi di diventare partner in piattaforme logistiche laggiù al servizio del nostro export. Loro sono disposti a dare reciprocità. Saranno grandi e imperialisti; ma il problema siamo noi, che ci sentiamo subalterni e non in grado di dialogare alla pari».

**Federico Nicoletti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La giornata

● Giornata conclusiva oggi a Vicenza per il Festival Città Impresa di ItalyPost. Alle 10, a Palazzo Trissino, «Il reddito di cittadinanza alla prova dei fatti», con il sottosegretario Claudio Cominardi. Sempre alle 10, a Palazzo Chiericati, «Lombardia,

Emilia e Veneto: più analogie o differenze?», con i presidenti di Confindustria Reggio Emilia, Fabio Storchi, e del Cuoa, Federico Visentin. Alle 11.30, al Teatro Olimpico, il dialogo tra Gian Antonio Stella e il ministro degli Affari regionali, Erika Stefani sul «Rebus dell'autonomia veneta». Alle 15.30 a Palazzo Trissino,

«Milano e il Nord un dialogo a singhiozzo», con l'ex presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni. Alle 15.30 a Palazzo Chiericati, «Il fenomeno Salvini, la politica in diretta Facebook», con

Donatella Campus e Paolo Natale, delle Università di Bologna e Milano. A chiudere, alle 17 a Palazzo Trissino, «Le idee di Cesare De Michelis», con Maurizio Sacconi. Il programma su [festivalcittaimpresa.it](http://festivalcittaimpresa.it)



## Il progetto Al posto del Bentegodi Stadio «come l'Arena» Architetti perplessi

**VERONA** Sono perplessi gli architetti veronesi di fronte al progetto del nuovo stadio: un impianto, di cui sono state diffuse le prime immagini, che sta dividendo i veronesi. «Rinchiudere un progetto che potrebbe fare leva sulle innovazioni, all'interno di un riferimento storico, mi sembra un grande limite», commenta Libero Cecchini, decano degli architetti con i suoi 99 anni, che vorrebbe fosse mantenuto il vecchio Bentegodi.

a pagina 7 **Bertoni**

# Nuovo stadio che si richiama all'Arena Gli architetti tra dubbi e perplessità

### Cecchini: manteniamo il Bentegodi. Cenna: copertura impegnativa

**Vignolo**  
I nuovi  
impianti  
adesso  
sono  
tutti  
rettangolari

**Massignan**  
Ci penserei  
dieci volte  
prima  
di abbattere  
il vecchio  
stadio

● La società  
Nuova Arena  
propone al  
Comune la  
realizzazione di  
un nuovo

stadio da  
27mila posti,  
con annessi  
alberghi,  
ristoranti bar e  
negozi

● Lo stadio  
sorgerà al  
posto del  
Bentegodi, che  
sarà quindi  
demolito.

## Il progetto

di **Camilla Bertoni**

**VERONA** Sono perplessi gli architetti veronesi di fronte al progetto del nuovo stadio per Verona: un impianto, di cui sono state diffuse le prime immagini, che sta dividendo i veronesi. Presentato da Nuova Arena, il cui amministratore è l'ex gialloblu Thomas Berthold, il render si richiama infatti al monumento antico simbolo della città, l'Arena.

«Rinchiudere un progetto che potrebbe fare leva sulle innovazioni, all'interno di un riferimento storico, mi sembra un grande limite - commenta Libero Cecchini, decano degli architetti con i suoi 99 anni, che vorrebbe fosse mantenuto il vecchio stadio

Bentegodi - Costruito nel 1963 dall'ingegner Bonamico, è stato ampliato successivamente da Silvano Zorzi, grande progettista internazionale di origine veronese. È l'unica sua opera che abbiamo, oltre a essere un documento di storia dal punto di vista calcistico, demolirlo sarebbe un peccato».

«Il termine "elementare" è il primo che mi viene in mente nel prendere visione dei due render della vista esterna del nuovo stadio», commenta Luciano Cenna, titolare con Luigi Calcagni, Maurizio Zerbato e Antonella Milani dello studio «Artec», autori di numerosi interventi in città, ma anche altrove, come il restauro dello stadio Olimpico di Torino e del progetto (non realizzato) per lo stadio (coperto e non) di Venezia.

«Per entrare nel dettaglio dovrei esaminare le piante e i

rapporti tra l'edificio e lo spazio dopo le demolizioni - prosegue Cenna - così come le problematiche impegnative che richiede uno stadio coperto, in relazione sia al campo erboso che alla musica dove sono necessarie soluzioni acusticamente adeguate».

Anche Alberto Vignolo, direttore della rivista «Architetti Verona», vorrebbe più elementi per valutare «gli effetti di riqualificazione del quartiere, che resta l'aspetto più importante, e la sostenibilità urbanistica del project financing con le strutture





che si porterà dietro.

«La riflessione che mi viene più spontanea – commenta Vignolo – è che ci si aspetterebbe un'occasione di modernità, non la scimmiotatura del monumento cittadino che viene più spremuto anche come immagine. I nuovi stadi moderni, senza pista di atletica, sono tutti rettangolari, come il campo, anche la forma ellittica è ormai desueta».

Giorgio Massignan, architetto, già presidente di Italia Nostra e oggi fondatore di Verona Polis, dà il suo «parere da cittadino e da tifoso, di entrambe le squadre cittadine. Non so quali siano i costi, ma ci penserei dieci volte prima di demolirlo. Uno spreco ulteriore poi sarebbe lo stadio da 16mila posti da costruire in un'area come la Spianà durante i lavori per far giocare le squadre. Oltre al disagio per gli abitanti del quartiere – continua l'architetto Massignan –, mi fa sorridere l'idea che si parli di "parco urbano" ottenuto grazie alla riduzione dei volumi rispetto allo stadio attuale: un parco urbano è qualcosa di diverso da qualche appezzamento di verde in più. Per quanto riguarda invece il project financing, ritengo che Verona e il Veneto abbiano già avuto sufficienti esperienze fallimentari (come il traforo di Tosi). Infine non mi piace questa forma di piaggeria architettonica del richiamo all'Arena». Insomma, il dibattito è apertissimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Guerrato incontra i sindacati: faccia a faccia sul concordato

## ECONOMIA E SVILUPPO

**ROVIGO** Novità sul fronte Guerrato spa.

Dopo diverso tempo di silenzio sull'azienda rodigina, nella sede di Confindustria si è svolto l'incontro fra Fim, Fiom e Uilm con la direzione aziendale della Guerrato per una verifica della situazione aziendale.

Il presidente pro tempore Antonio Schiro ha aggiornato le organizzazioni sindacali, sull'iter procedurale del concordato: la Guerrato ha ottenuto l'omologa del piano concordatario da parte dei creditori e si attende, dopo l'udienza di omologa del 1. marzo, l'emissione del decreto da parte del tribunale per chiudere questa fase e avviare l'attuazione del piano.

La Guerrato, nel frattempo, è già impegnata nella riorganizzazione e sviluppo dell'azienda, a partire dal rafforzamento della struttura commerciale, con l'inserimento di nuovi manager.

In attesa di poter partecipare a nuove gare, in particolare a quelle relative alla fornitura di servizi, l'azienda in continuità diretta, sta gestendo, con maggiore efficienza, i contratti/appalti già acquisiti. La delegazione sindacale ha chiesto ai responsabili aziendali di ridurre i tempi di rimborso delle spettanze residue ante concordato dei lavoratori che, secondo legge, al massimo potrà avvenire entro un anno dall'emissione del decreto. «Abbiamo convenuto di incontrarci, per un nuovo aggiornamento a giugno, in una sede romana, per consentire una maggiore partecipazione delle strutture sindacali territoriali e Rsu». Questo è quanto dichiarato dai rappresentanti di Fim, Fiom, Uilm nazionali al termine dell'incontro con una nota congiunta.

**M.Sca.**



**CRISI SUPERATA** La sede della Guerrato spa in viale delle Industrie



# Le infrastrutture

# Musolino: «Il Porto ha anticipato la via della seta Ora, tutti uniti»

►«L'unico accordo commerciale col Pireo lo abbiamo siglato noi. Ci sono molte opportunità, basta dividersi in campanili»

**«IL RICORSO CONTRO IL VINCOLO CULTURALE DEL CANALE GIUDECCA E' UNA MOSSA SENSATA ANCHE DA PARTE DEL COMUNE»**

**«IL PONTE MOLIN DEVE ESSERE FATTO OPPURE INTERVERREMO PER METTERLO A POSTO IL PROGETTO E' TUTTO A CARICO NOSTRO»**

## L'INTERVISTA

VENEZIA Nessun treno perso da Venezia per la nuova Via della Seta. Malgrado a Roma si parli più spesso di Trieste e Genova come terminali (come il sindaco spesso ripete), la nostra città rimane un porto strategico per i traffici con la Cina.

L'importante sarà fare sistema con gli altri scali adriatici. Parola di Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale.

**Presidente Musolino, Venezia sarà un attore importante nella nuova via della Seta?**

«Guardi, intanto l'unico accordo commerciale reale con il porto del Pireo lo ha siglato Venezia a febbraio. Abbiamo un servizio bisettimanale per il Pireo realizzato con Cosco Shipping, il colosso di stato cinese che ha più di 800 navi. I Paesi coinvolti nella Via della Seta erano 65 due anni

fa, sono 110 ora. Non si perde un'opportunità se si costruiscono opportunità ulteriori. Sono molto sereno su questo: sono presidente del Porto di Venezia ma sono anche italiano e tifo Italia. Se crescono Venezia, Trieste, Ravenna, Napoli, Brindisi cresciamo tutti».

**Insomma, come si dice, "fare sistema".**

«Dobbiamo adottare le misure più appropriate per far sì che ogni sistema portuale sia in grado di esprimere al massimo della sua capacità il massimo contributo possibile al sistema Paese. Non è più il tempo di piccoli campanili, è il tempo della grande connettività. Venezia deve essere il massimo di quello che può essere, e così gli altri. Se interpretiamo così le opportunità presentateci dalla Via della Seta, saremo in grado di utilizzare tutte le opzioni possibili, altrimenti ci beccheremo come i capponi di Ren-



zo (nei promessi Sposi, che condannati al tegame, continuavano a litigare tra loro, ndr) e alla fine perderemo occasioni e opportunità. La via della Seta per Venezia c'è storicamente, c'è per le opportunità che le stiamo dando, ed è bene che ci siano Trieste e Genova. Il gioco è creare una squadra».

**Il Comune ha fatto ricorso al Tar contro il vincolo sul canale della Giudecca.**

«Ci pare mossa sensata anche sotto il profilo squisitamente amministrativo. È evidente che le ricadute sull'operatività del Comune sono ancora più marcate rispetto alle nostre. Noi abbiamo proposto il ricorso gerarchico perché ci pareva la manovra meno conflittuale ed indicata a chiedere ai ministeri che il provvedimento non è eseguibile praticamente e crea più problemi di quanti ne potrebbe risolvere. È

evidente che bisogna trovare soluzioni che non siano solo apparentemente giuste, ma anche concretamente giuste. È per questo che abbiamo proposto il ricorso gerarchico. Riteniamo che quel provvedimento dovrebbe essere ripreso in mano, perché così come è stato formulato presenta una serie significativa di criticità. Credo che troveremo prima della discussione dei ricorsi una soluzione dettata dal buon senso».

**Saltiamo di palo in frasca. Quando sarà rifatto il ponte Molin?**

«Noi abbiamo fatto il progetto, con tutti gli interventi a carico nostro. Un di più, nel senso che potevamo limitarci a fare un progetto di manutenzione ordinaria. Pensavamo di fare un lavoro collettivo assieme alla città per dare un valore aggiunto sull'unico ponte che è di nostra competenza. È stato tutto condiviso, con la

consegna della proposta al Comune nel dicembre 2017. Il problema ora non è più in mano nostra ma c'è un'altra questione fondamentale, il fatto che il ponte ha bisogno di manutenzione e i tempi non sono infiniti. È evidente deve essere data una risposta, in una direzione o nell'altra. Attendiamo di capire altrimenti procederemo con una manutenzione ordinaria, perché non è che possiamo lasciarlo così».

**C'è un termine?**

«Il termine sarà dato, se non da noi, dai pompieri. Ci sembrava intelligente che il ponte non diventasse un'emergenza, ma non possiamo prescindere dal fatto che quel ponte va mantenuto o in manutenzione straordinaria e quindi con le rampe o in manutenzione ordinaria, com'era e dov'era».

**Michele Fullin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**VENEZIA** Secondo il presidente di autorità portuale Musolino l'importante è fare squadra

# Mose, la lenta agonia dei cantieri In nove anni i lavori sono crollati

►L'andamento dal 2010 e i finanziamenti erogati ►I soldi ci sono, ma la scadenza è stata prorogata per finire l'opera. Mancano 900 milioni, ma è stallo ancora, a fine 2021. Il problema dei conflitti interni

## LA GRANDE OPERA

**VENEZIA** Di questo passo, il Mose sarà finito nel 2030. Sempre che i soldi oggi a disposizione non vengano "mangiati" dalle manutenzioni, già oggi necessarie prima ancora dell'entrata in funzione della grande opera. Il deputato Pd Nicola Pellicani, che ha portato a Venezia la Commissione ambiente della Camera, se la prende con la gestione commissariale e mostra il grafico che riportiamo qui a fianco.

## SOLDI NON SPESI

«Questa tabella grida vendetta - spiega - i commissari sono lì da più di 4 anni. Capisco la prima fase iniziale, ma questi devono capire che sono lì per chiudere i lavori. Basta con la prudenza: i processi sul malaffare sono finiti e qualcuno ha già finito di scontare la pena. Nessuno capisce perché il Consorzio Venezia nuova si sia avvitato su se stesso. Regione, Comune, Porto, se lo chiedono tutti. Lo stesso Marinese (Industriali) ha detto che la fase

commissariale deve essere superata e sono d'accordo. Si deve trovare una soluzione di una persona che mandi avanti i cantieri, una persona che si assuma la responsabilità di chiudere i lavori».

## NON SI FINIRÀ MAI

Il sospetto di Pellicani è che si temporeggi un po' troppo e senza motivo.

«I soldi non mancano - continua - perché l'ex Magistrato alle Acque ha 500 milioni pronti da spendere, ma non ci sono i progetti e gli appalti, i rimanenti 420 sono già deliberati dal Cipe e quindi nel bilancio dello Stato. In queste condizioni, dice bene il provveditore Linetti quando afferma "Così i lavori non finiranno mai". Ci sono 900 milioni da spendere per concludere l'opera e per gli interventi di manutenzione».

## IL GOVERNO

Pellicani ne ha anche per il Governo. «Se i commissari galleggiano - attacca - è perché il Go-

verno non sta facendo la sua parte, a cominciare dal ministro "alla confusione" Toninelli, sia sul Mose che sulle grandi navi. C'è conflittualità tra aziende e Consorzio, tra commissari e Provveditorato e anche tra i commissari. In queste condizioni non è possibile spendere in due anni e mezzo 900 milioni. Per questo dico che il Governo batta un colpo, se non vuole che il Mose diventi l'incompiuta più grande d'Europa».

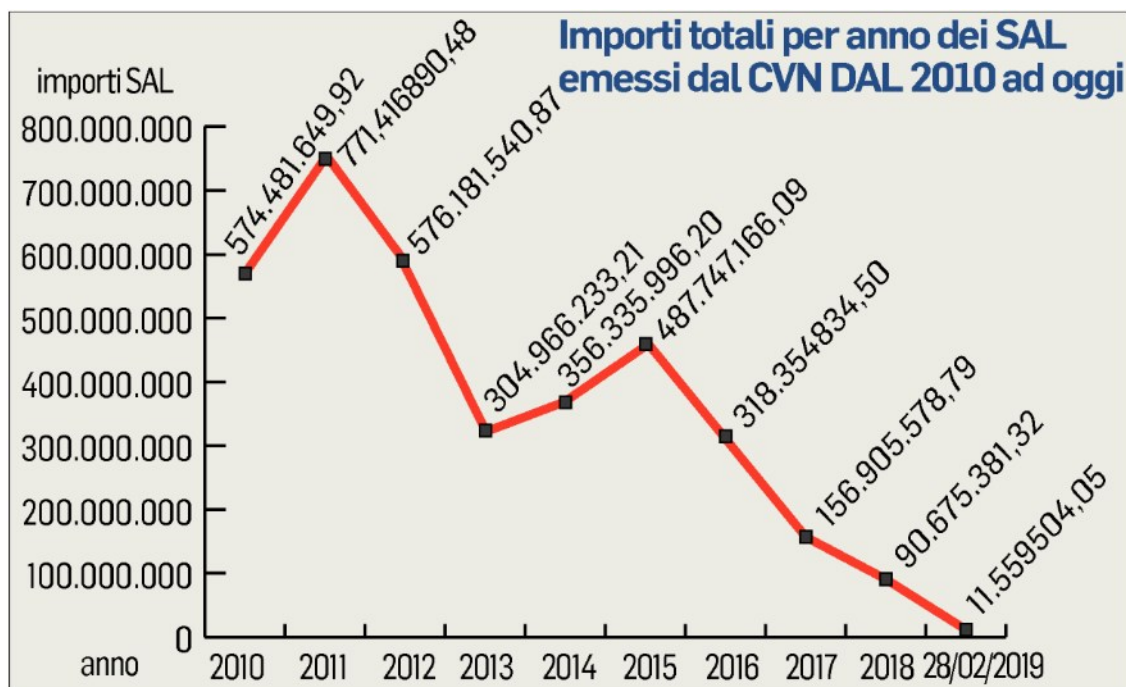
A questo si aggiunge la conca di navigazione sbagliata (costata 653 milioni) e che il Porto ha detto che così sarà inutilizzabile.

Insomma, siamo già a 5,5 miliardi che diventeranno 6,4 con i soldi già stanziati.

«Il Governo prenda una posizione chiara - conclude - altrimenti il 31 dicembre 2021 non succede niente. Ma non succederà niente neanche dopo, con questo andazzo, visto che non si è ancora pensato al soggetto che si occuperà della gestione e della manutenzione».

**Michele Fullin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL GRAFICO L'andamento dello stato avanzamento lavori (Sal) e i finanziamenti erogati





**«I COMMISSARI  
SONO L'  
DA 4 ANNI  
PER CHIUDERE  
L'OPERA»**

Nicola  
Pellicani

FESTIVAL CITTÀ IMPRESA

Battisti, ad delle Ferrovie  
«Tav pronta in 9 anni»

PAG 22



LA GRANDE OPERA. Il direttore generale di Ferrovie dello Stato sull'attraversamento della città

# Tav pronta in nove anni «È leva per la crescita Nessun veto sull'opera»

Battisti: «Puntiamo a concludere i lavori nel 2028. In questo momento non ci sono incognite in vista. Noi andiamo avanti negli investimenti»

**Investiremo  
39 miliardi nei  
prossimi 5 anni per  
ridurre i ritardi  
e per la sicurezza**

**GIANFRANCO BATTISTI**  
DIRETTORE GENERALE FS ITALIANE  
**Laura Pilastro**

«Non ci sono incognite né veti. Noi stiamo andando avanti» e la Tav veneta è «una delle sei grandi opere infrastrutturali italiane cui stiamo dando impulso». Le parole di Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale di Ferrovie dello Stato italiane sono il fischio al binario delle partenze per l'Alta velocità che attraverserà il territorio vicentino. Con orizzonti temporali definiti dallo stesso numero uno della società, intervenuto all'incontro "Le infrastrutture e la crescita", ospitato al Cuoa di Altavilla nell'ambito del Festival Città Impresa. «Se per la tratta Brescia-Verona e Verona-bivio Vicenza si punta a concludere i lavori nel 2026, per l'attraversamento di Vicenza, il termine è previsto per il 2028». Dalle scadenze agli investimenti che, in fatto di Alta velocità, per Battisti

corrispondono allo sviluppo del Paese: «Nessuno credeva che avremmo cambiato l'Italia, invece abbiamo trasformato il suo aspetto logistico».

Intervistato da Dario Di Vico, giornalista del Corriere della Sera e direttore del festival, il direttore generale di Ferrovie dello Stato ha fatto il punto sugli obiettivi del nuovo piano industriale dell'azienda, sulle sfide dell'apertura del mercato ferroviario, sui progetti di riqualificazione che interesseranno gli scali merci in disuso in alcune città italiane (tra cui Milano e Verona). Alla base di tutto, una stima: «Le previsioni parlano di una crescita di mobilità che nei prossimi 10 anni raggiungerà il 7 per cento. Ciò significa che sempre più il treno sarà un elemento su cui investire», considera Battisti che vede come positivo il confronto con i competitor, «perché aiuta a migliorare la qualità e ad abbassare i prezzi. Dunque, con la completa apertura del mercato ferroviario nel 2021, andremo a competere in tutta Europa col vantaggio che saremo pronti». In questo raggio d'azione l'obiettivo è anche premere sull'acceleratore «dell'Alta velocità. Le nuove

sfide guarderanno all'Europa e all'America. Ricordo poi che Fs non fa solo treni, ma molto di più. Del Gruppo fanno parte 71 aziende in 60 Paesi del mondo. A Riad stiamo costruendo la metropolitana e in Sudafrica un grande polo intermodale».

Dall'estero all'Italia, dove uno dei problemi più sentiti da pendolari e passeggeri sono i ritardi. Disservizi alla base dei quali, secondo il direttore generale, «c'è un'anomalia regolatoria: tantissima offerta concentrata in alcune fasce orarie. Questo provoca un sovrappollamento nei grandi nodi urbani, come Milano, Roma, Firenze. Tutto ciò genera a catena una serie di ritardi», che si superano con gli investimenti: «Abbiamo programmato 39 miliardi nei prossimi 5 anni, buona parte dei quali da utilizzare nel miglioramento tecnologico dell'infrastruttura che per-



metterà di aumentare gli standard di sicurezza e di migliorare l'efficienza regolando gli accessi nei grandi nodi urbani e velocizzando i transiti». Accanto a queste migliorie, nel nuovo piano industriale ci sono le grandi infrastrutture, tra le quali il passaggio vicentino della Tav. «L'opera, in generale, cambierà tutto, consentirà di intercettare i grandi corridoi europei - sottolinea Battisti -. Ciò significa rimanere connessi con un sistema molto più articolato di relazioni transfrontaliere». Un obiettivo che per l'attraversamento di Vicenza, che di recente ha incassato il via libera del Con-

siglio superiore dei lavori pubblici, si realizzerà in 9 anni. Intanto, l'analisi costi-benefici in corso sulla Brescia-Padova non preoccupa: «Non abbiamo ricevuto veti, noi stiamo andando avanti», assicura il manager che parla dell'infrastruttura come di un'opera che garantirà maggiore efficacia dal punto di vista delle porte di accesso al sistema turistico del Paese e del Veneto. Non solo: a breve prepareremo un progetto per mettere in rete gli aeroporti di Venezia e di Malpensa». Lo sprint agli investimenti, conclude, «è la leva per far crescere il Paese». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Gli eventi di oggi

#### IL PROGRAMMA

La seconda delle 3 giornate del Festival Città Impresa ruoterà attorno a temi come l'economia circolare, il rischio di recessione, le sfide per il Made in Italy, la rivoluzione digitale. Ecco i principali eventi di oggi: apertura alle 10, a palazzo Chiericati, con un confronto su "Le relazioni con la Cina e i riflessi per il Nord Est". Un altro incontro, alle 10 a palazzo Bonin Longare, è dedicato all'alternanza scuola-lavoro, con le conclusioni di Tiziano Treu, presidente Cnel. Giulio Tremonti, capo di Aspen Institute Italia, è il protagonista di "Territori

e globalismo: il nuovo conflitto città-campagna": alle 11.30 al teatro Olimpico. Alle 16.15 in sala Stucchi a palazzo Trissino, Enzo Moavero Milanesi, ministro degli Affari esteri, parteciperà al dibattito con Luciano Vescovi, presidente di Confindustria Vicenza, Agostino Bonomo, presidente Confartigianato Imprese Vicenza e Veneto e Alessandro Conte, numero uno di Cna Veneto su "Gli scenari dell'Europa dopo il voto e le sfide delle imprese". Chiusura alle 21 all'Olimpico, con Ilvo Diamanti, dell'Università di Urbino, e Ferruccio de Bortoli, su "Cosa abbiamo capito del populismo (e cosa no)".

39

MILIARDI CHE INVESTIRÀ FS NEL MIGLIORAMENTO TECNOLOGICO

Nei prossimi 5 anni, Fs Italiane investirà 39 miliardi di euro soprattutto nel miglioramento tecnologico dell'infrastruttura che permetterà anche di aumentare gli standard di sicurezza.

12

IL NUMERO DI EDIZIONI DELLA MANIFESTAZIONE

Dal 2008, il Festival è luogo di dibattito sulle questioni chiave dell'economia e della società contemporanee, accendendo i riflettori sulle città-impresa di tradizione manifatturiera.



Ieri Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale Fs italiane, ha anche annunciato un progetto di riqualificazione ambientale a Verona di circa 50 milioni di euro.



Michael Spence, premio Nobel per l'economia nel 2001, è un'autorità nel settore della crescita nei Paesi in via di sviluppo e della convergenza tra economie avanzate e in via di sviluppo.







La conclusione del lotto della Tav che riguarda l'attraversamento di Vicenza è previsto per il 2028

**VIABILITÀ DEL CITTADELLESE**

# Il piano "bretella ovest" non fa strada a Galliera E Mezzasalma lo boccia

CITTADELLA. Ordine del giorno per la "bretella ovest" dalla Pedemontana a Limena: a Galliera salta il numero legale e a Fontaniva l'opposizione guidata dall'ex sindaco Marcello Mezzasalma annuncia battaglia.

Il testo della delibera è stato sviluppato dal primo cittadino di Piazzola, Enrico Zin, e girato ai colleghi dell'Alta dal sindaco di Cittadella, Luca Pierobon. Un ordine del giorno che arriva dopo i solleciti delle categorie economiche preoccupate per la situazione delle infrastrutture nel nord padovano. A quanto pare tutti sono d'accordo sulla messa in sicurezza dei ponti sul Brenta, a Curtarolo: a questo proposito, la delibera sollecita la Provincia a farsi «parte attiva nel reperimento delle risorse necessarie»; per concretizzare l'intervento servono 4 milioni.

Più complicato il passaggio che chiede alla Regione di inserire nella pianificazione «la nuova bretella ovest quale collegamento diretto con la superstrada Pedemontana veneta, che dal casello di Bassano Ovest scenda fino al Cittadelle-

se e da qui connetta i comuni lungo la Valsugana fino allo snodo di Limena». A Galliera il punto era ieri all'ordine del giorno, ma il consiglio è saltato, sette consiglieri tra maggioranza (compreso Italo Perfetti, ora candidato della Lega) e opposizione hanno dato forfait: «Avrei ritirato comunque la mozione sulla bretella e lo farò martedì, in seconda convocazione», osserva il sindaco Stefano Bonaldo, «ma mi spiace questo atteggiamento sprezzante del proprio compito istituzionale da parte dei consiglieri assenti».

Non ha dubbi sul "no" alla nuova strada Mezzasalma che, con i colleghi Mary Basso e Simone Bonaldo, ha presentato una mozione alternativa: «La bretella ovest andrebbe ad interessare soprattutto le località di Casoni e Fratta. Difendiamo Fontaniva». La proposta alternativa: «Riprendere in considerazione il progetto di viabilità lungo la ferrovia di Rossano Veneto o il collegamento della viabilità sul destra Brenta, verso la Contarina». —

**Silvia Bergamin**



**PADOVA, I CONTI DEL COMUNE**

**Undici milioni da investire  
Ma più multe mai pagate**

MALFITANO / A PAG. 11

LE CASSE DI PALAZZO MORONI

**Bilancio, sbloccati altri 11 milioni  
Ma crescono le multe non pagate**

Il consuntivo dei conti del 2018. Sono 140 le opere già finanziate tra infrastrutture, alberi e cultura

**L'Imu ha portato  
81 milioni  
nelle casse  
di Palazzo Moroni  
Claudio Malfitano**

Ci sono 11 milioni di euro di avanzo di amministrazione per finanziare opere nel 2019. Una "benedizione" per le casse di Palazzo Moroni, grazie allo sblocco dell'avanzo (dovuto a una sentenza della Corte costituzionale più che alla volontà del governo). Investimenti futuri che dovranno essere valutati dall'amministrazione, in aggiunta a quelli già programmati nei piani triennali delle opere pubbliche. È quanto emerge dal bilancio consuntivo dello scorso anno, licenziato pochi giorni fa dalla giunta e il prossimo 15 aprile all'esame del consiglio comunale. Bene il recupero dell'evasione fiscale, meno quello delle multe stradali che a volte non vengono pagate costringendo il Comune a metterle a ruolo.

**IDATI GENERALI**

Il 2018 ha visto un bilancio per il Comune di Padova di quasi 517 milioni di euro. Il patrimonio netto di Palazzo Moroni al 31 dicembre supera il miliardo di euro (un miliardo e 79 milioni per l'esattezza), mentre il totale dei debiti ammonta a 179 milioni di euro.

L'avanzo di amministrazione è di 130 milioni, di cui 77,4 sono accantonati e 36,7 vincolati. Ne restano 4,6 già destinati a investimenti futuri e altri 11,3 disponibili. Già lo scorso

anno, a fronte di un avanzo di circa 50 milioni generato dall'amministrazione Bitonci, ne erano stati "sbloccati" ben 25 utilizzati per le opere realizzate nel 2018.

La gran parte dell'accantonamento, invece, è per il "fondo crediti di dubbia esigibilità", che nel 2018 è salito a 65 milioni. In particolare tra le partite da recuperare che si sono accumulate negli anni ci sono quasi 30 milioni di multe, 8 milioni di Tari e 1,8 milioni di canoni di alloggi comunali. Nel bilancio si specifica anche che «l'ente non ha in essere alcun contratto relativo a strumenti finanziari derivati».

**LE ENTRATE E LE TASSE**

Le entrate derivano per la maggior parte da tributi e simili per 181 milioni. Solo 37 milioni arrivano da trasferimenti statali e regionali, quasi 70 milioni sono invece le entrate extra-tributarie.

Per quanto riguarda le tasse, il principale ingresso per le casse comunali è l'Imu che assicura 81 milioni di euro. Poi c'è la Tari che porta 42 milioni (poi girati ad AcegasAps per il servizio di raccolta rifiuti e pulizia della città), infine l'addizionale comunale Irpef che vale 24,5 milioni. Quindi ingressi minori: 3,6 milioni dalla tassa sulla pubblicità; 2,1 dalla tassa di soggiorno; 300 mila dalla Tasi. Mentre il fondo perequativo che arriva dallo Stato per l'eliminazione della Tasi sulla prima casa è di quasi 14 milioni di euro. Gli altri trasferimenti dallo Stato, infine, am-

montano a circa 27 milioni.

Per quanto riguarda le entrate extra-tributarie, dai servizi comunali arrivano circa 26 milioni. Mentre su multe e sanzioni ("Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti", è la voce esatta) c'è una discrepanza: 32,8 milioni sono accertati, ma solo 19,9 milioni riscossi. C'è da dire che dal momento in cui viene elevata ci sono diversi mesi di tempo per pagare una sanzione.

**SPESE E OPERE PUBBLICHE**

Nel macro-capitolo delle spese buona parte se ne va per la gestione dei servizi ai cittadini, cioè 143 milioni di euro. Poi c'è il costo del personale che pesa per 71 milioni.

Nel 2018 l'amministrazione ha finanziato circa 140 opere pubbliche. È l'anno dei ponti (vista anche la tragedia di Genova): la spesa maggiore infatti è andata per la demolizione e ricostruzione del ponte della tangenziale su via Vigonovese, i cui lavori inizieranno l'8 aprile e proseguiranno anche nel 2020. Un altro milione è andato al consolidamento del Borgomagno. Poi la seconda spesa più alta (1,4 milioni) è



per il riassetto del patrimonio arboreo, con la promessa dell'assessore all'ambiente Chiara Gallani di piantare 10 mila nuovi alberi. Un milione di euro serviranno all'adeguamento delle fognature in zona industriale. Mentre il progetto di rigenerazione dei quartieri dell'assessore Andrea Micalizi ha ricevuto 860 milioni di euro. Infine una spesa importante (665 mila euro) è andata alla sistemazione del San Gaetano per ospitare le grandi mostre volute da Andrea Colasio.

Quattro grandi partite andranno a dama nel 2019: seconda linea del tram, nuovo ospedale, fiera e via Anelli. —

## PRINCIPALI OPERE FINANZIATE NEL 2018

Demolizione e ricostruzione del viadotto di Corso Argentina su Via Vigonovese	2.116.000,00	Efficientamento energetico di n. 2 fabbricati di ERP per un totale di 27 alloggi in via Rizzo.	
Lavori di conservazione e riassetto del patrimonio arboreo	1.399.625,00	Isolamento esterno e nuovi serramenti.	549.775,00
Adeguamento delle condotte fognarie viale dell'Industria l' stralcio	980.684,24	Ristrutturazione di due arcostrutture in V. Schiavone e V. Vermigli	470.000,00
Telecamere videosorveglianza	968.828,95	Area attrezzata sul Piovego. Illuminazione argine Brentella da via Chiesanuova a via Bainsizza	405.237,48
Intervento di recupero strutturale del cavalcavia Borgomagno	960.000,00	Manutenzione straordinaria pavimentazione in asfalto strade ad elevato flusso veicolare	399.812,50
Opere di riqualificazione urbana. Spazi pubblici dei quartieri	860.000,00	Rifacimento dei marciapiedi cittadini nei quartieri 1-2-3-4-5-6	399.775,00
Restauro e valorizzazione del Bastione Moro II* del sistema fortificato delle mura della città	848.000,00	Eliminazione barriere architettoniche	399.775,00
Miglioramento sistimico dell'edificio scolastico sede della primaria Ardigò e secondaria di primo grado Mameli	736.900,00	Adeguamento nuove norme prevenzione incendi (DM 16 luglio 2014) asili nido Scarabocchio via Vecchia, Scricciolo via B, Trenino via da Montagnana, Bertacchi, Piccolo Principe via Basilicata - 2' stralcio	379.775,00
Barriere metalliche in tangenziale	699.625,00	Manutenzione straordinaria facciate, bagni e sostituzione pavimenti vinilici presso scuole primarie Deledda, Mazzini e Petarca	379.775,00
Adeguamento impiantistico finalizzato alla realizzazione di una zona museale Centro Culturale San Gaetano	665.404,00	Adeguamento impianto di illuminazione e controsoffittatura finalizzato alla realizzazione di una zona museale al piano primo del Centro culturale San Gaetano	375.000,00
Ristrutturazione edificio ex sala carni Corso Australia per magazzini comunali	649.625,00		
Complesso Pontevigodarzere nuovo campo da calcio in sintetico	600.000,00		
Corte Cà Lando. Restauro conservativo delle facciate e della copertura delle case popolari quattrocentesche di Padova	549.775,00		

### MOVIMENTO BUONSENNO

## «Bene il polo per le startup ma servono tempi certi»

Demolire i vecchi capannoni fatiscenti per fare spazio a nuove strutture moderne ed ecosostenibili, destinate ad ospitare le start-up dell'innovazione.

È questa la proposta del vice sindaco Lorenzoni per la rigenerazione urbana dell'Ansa Borgomagno, un'area a pochi passi dalla stazione e dal centro storico divenuta negli anni luogo simbolo del degrado. «Un progetto senza dubbio interessante che metterebbe al centro le risorse più preziose della città, i giovani e la conoscenza, creando uno spazio ad hoc per l'economia digitale che ancora manca a Padova» esordisce Al-

berto Casagrande, presidente del Movimento del Buonsenso.

Il quale, però, avverte: «Negli anni i residenti, ormai rassegnati e disillusi, hanno assistito alle presentazioni in pompa magna di innumerevoli progetti futuristici per la trasformazione della zona, conclusisi puntualmente con un nulla di fatto. Ben venga dunque la prospettiva a lungo termine avanzata da Lorenzoni, stabilendo però fin da subito tempi certi e risorse necessarie. Non solo, occorre intervenire a breve termine con provvedimenti e iniziative di contrasto alla criminalità e al degrado così come previsto dalla nostra "mozione per la riqualificazione del Borgomagno", depositata oltre un anno fa in Comune, grazie alla collaborazione del consigliere Luciani, e ancora in attesa di essere discussa ed approvata in Consiglio Comunale».

## LE SPESE

### È stato l'anno dei ponti Borgomagnano e tangenziale

In alto la tabella con le principali opere pubbliche finanziate nel 2018. Come si vede la spesa maggiore è per i ponti: quello della tangenziale su via Vigonovese (a destra) sarà abbattuto e ricostruito.



## **M** L'inchiesta Terremoto 2009, viaggio nelle speranze tradite



### Ferite e sorrisi: L'Aquila 10 anni dopo

Madre e figlia nello scatto-simbolo del 2009 a L'Aquila e oggi Carmignani e De Nicola alle pag. 10 e 11

Le inchieste del Messaggero



## L'Aquila, 10 anni dopo il sisma

# Dalle scuole agli alloggi tutte le speranze tradite «Costretti ad arrenderci»

► Il Centro Storico ricostruito solo a metà ► I lavori dei privati più veloci del pubblico è ancora un cantiere. Attività in ginocchio E per il futuro si scommette sulla ricerca

**IL 6 APRILE DEL 2009 ALLE 3.32 UNA SCOSSA DI 5.9 GRADI DELLA SCALA RICHTER UCCISE 309 PERSONE**

3.32 del 6 aprile 2009, l'ora del terremoto. La scossa, di 5.9 gradi Richter, inghiottì 309 persone senza fare distinzione, come sempre accade, di sesso o di età. Da allora, dei suoi 9000 residenti ne sono fuggiti ufficialmente 3000, ma in realtà nel quinto centro storico italiano per bellezza, vivono solo poche centinaia di persone. E male.

bra ancora ferma all'immediato post emergenza. C'è vita quasi esclusivamente fuori dalla città antica, tra centri commerciali e strutture che via via si sono ricollocate in periferia. Anche la cultura, un tempo marchio di fabbrica dell'identità cittadina, è stipata in

dal nostro inviato

**S**e dieci anni vi sembrano tanti, il centro storico di L'Aquila immerso nella sua polvere permanente, fasciato di tubi e impalcature, riempito di sorrisi solo nelle notti della movida, vive immobile l'umiliazione del tempo e degli uomini dalle

#### I MODULI PROVVISORI

Cantiere a cielo aperto, circondata da borghi limitrofi abbandonati al loro destino, un turismo ormai quasi inesistente, già ricostruita con l'ostinazione di chi sapeva di mettere pietre e mattoni sopra una faglia sismica, oggi L'Aquila sem-



luoghi provvisori o di fortuna. Quindi le persone. Ce ne sono ancora 8.024 (fonte Comune) che vivono nei quartieri del Progetto Case fatti costruire da Silvio Berlusconi e Guido Bertolaso, altre 2.149 nei Map, i moduli provvisori costruiti come cassette di legno. Insediamenti che hanno salvato la città all'epoca della drammatica diaspora, quando, dieci anni fa, 30 mila persone furono traslocate negli alberghi della costa, ma che oggi, in molti casi, soffrono dell'usura del tempo, tra balconi "marci" e infiltrazioni, come della mancanza di adeguati servizi. Tanto per avere un'idea del tempo che non passa, dal 2009 al 2014 il Progetto Case ha ospitato 14 mila sfollati. A spanne, vuol dire che solo seimila di loro sono tornati a casa.

## LA RICOSTRUZIONE

A umiliare ulteriormente il tempo della ricostruzione, vicino più alle dinamiche costruttive babilonesi che di quelle degli uomini moderni, è la sua doppia velocità. Quella privata ha tenuto ritmi costanti e piuttosto rapidi arrivando al giro di boa dei due terzi di realizzazioni. Quella pubblica, invece, soffocata dalle rigidità di un sistema di norme elefantico, è praticamente paralizzata. Solo per la città dell'Aquila sono stati chiesti 8,3 miliardi per 20.579 pratiche complessive (fonte Ufficio per la ricostruzione Usra). Di queste 24.945 sono state istruite, per circa 6,1 miliardi di cui 5,6 già concessi. Restano da esaminare 1.647 pratiche, circa 2 miliardi di lavori. Oggi ci sono 579 cantieri aperti, a fronte degli 8.263 conclusi e dei 1.537 ancora da aprire. Per la ricostruzione privata siamo, in soldoni, circa a due terzi del cammino. Sulla pubblica ci sono 2,1 miliardi finanziati sui 2,3 richiesti, ma solo 1,4 erogati. E poi ci sono le scuole, ancora nei moduli provvisori che nel 2009 evitarono al fuga in massa: i soldi sono in cassa, ma gli edifici ricostruiti si contano sulle dita di una mano. Con casi clamorosi come quello del glorioso liceo Classico, spalmato a lungo per ben cin-

que sedi. Nulla sorgerà invece al posto della Casa dello studente sotto la quale il sisma lasciò lo strazio di otto giovani morti.

## IL CASO DEL CENTRO

Il vero "buco" nero della ricostruzione è quello legato al centro storico che fino al 5 aprile del 2009 costituiva il cuore pulsante della città, economico e sociale, con oltre 12 mila residenti, di cui 8 mila studenti fuori sede, e 1.200 partite Iva di varia natura. Oggi la ricostruzione fisica può considerarsi a metà strada: 2.032 pareri sulle pratiche emessi dall'Usra per gli immobili privati, 2,6 miliardi chiesti e 1,4 oggi concessi. Ma non basta. Ora a fronte di palazzi meravigliosi che tornano alla luce, e che forse faranno dell'Aquila una delle sessanta città più belle d'Europa, sono solo 86 le attività commerciali che hanno scommesso i loro risparmi sulla rinascita. Ma sono pionieri che vivono un momento di grande difficoltà. «Se continua così, ci arrendiamo - spiega Francesca Manzi, espressione di una delle famiglie storiche del commercio aquilano - mancano servizi essenziali, il Comune conosce già le nostre esigenze, anche se si tratta di servizi che non dovrebbero essere oggetto di particolari frafile». Servono parcheggi, un piano traffico per limitare i disagi legati al passaggio dei mezzi che vanno nei cantieri, mancano i cassonetti, i trasporti, le insegne. In una parola: servizi. «Questi pionieri sono stati coraggiosi - dice Celso Cioni, direttore di Confcommercio - hanno tentato con tutte le forze di restituire identità a loro stessi e al centro, dovendo affrontare tre terremoti: la crisi del 2008, il sisma del 2009 e quello del 2016. Purtroppo, dopo la prima stagione di sostegni, si è fatto poco e ora si rischia che gettino la spugna».

## IL FUTURO

Se il presente è fosco, l'idea del futuro per ora fornisce solo speranze, ma almeno sono bellissime. La prospettiva della città della ricerca e della conoscenza può divenire la "visione" a lungo sbandierata, ma

mai fino in fondo concretizzata. Ora gli elementi ci sono. Intanto, c'è un'Università che, seppur lentamente, ha ripreso a crescere: gli iscritti nel 2009 erano circa 25 mila, sono diventati oltre 26 mila nel 2014 anche grazie alle agevolazioni fiscali concesse dal Miur, per poi scendere a 18 mila nel 2017. Ma il 2018 parla di risalita intorno a 20 mila. A crescere è anche la qualità della didattica: l'Ateneo è stato scelto come partner per alcuni progetti strategici (come quello sull'auto connessa di Fca o il 5G con il colosso cinese Zte) a lungo termine. Il sistema della ricerca si è consolidato: il Gran Sasso Science Institute, una scuola di dottorato internazionale istituita dopo il sisma, è divenuta un polo di grande attrazione anche grazie alla collaborazione con l'Infn, l'istituto nazionale di fisica nucleare che ha nei laboratori del Gran Sasso il suo fulcro. Il polo farmaceutico (Sanofi, Menarini, Dompé), dopo aver riattivato la produzione in tempi record dopo la scossa, continua ad aumentare la produzione di compresse e soprattutto a imporsi nel panorama della ricerca mondiale. Tutto questo, però, al momento non produce effetti evidenti sull'occupazione che, anzi, continua ad arrancare nei dati. La provincia aquilana è quella con i dati peggiori in regione: nel 2018 sono state utilizzate due milioni di ore di cassa integrazione, contro le 1,3 del 2017. In un contesto paradossale: nel cantiere più grande d'Europa, che produce un volume di lavori vicino al miliardo l'anno, è proprio l'edilizia a soffrire. «È una vera e propria paralisi, c'è la certificazione che il sisma del 2009 è assolutamente fermo» è il mantra di Adolfo Cichetti, presidente dei costruttori Ance. Dieci sembrano tanti, ma un altro anno passerà, sotto la polvere immobile del centro storico un tempo destinato a diventare capitale europea della cultura. E ora icona mondiale dell'abbandono.

**Italo Carmignani**  
(Ha collaborato  
Stefano Dascoli)

(1 - continua)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Così è cambiata la popolazione

Il sisma ha inevitabilmente causato una fuga dal centro storico e più in generale dalla città, ma alcuni comunque ritornano.

# 72.696

È il numero delle persone che vivevano nel capoluogo abruzzese nel 2009.

# 70.304

Sono gli abitanti dell'Aquila oggi: oltre duemila in meno rispetto al 2009.

# 6.000

Sono gli abitanti del Centro storico oggi a dieci anni dal terremoto.

# 9.000

Era il numero dei cittadini che vivevano in Centro al momento del sisma.

## In calo studenti e commercianti

Il sisma ha causato la crisi del commercio in centro e ridotto la presenza degli universitari nella città abruzzese.

# 1.200

Il numero delle attività commerciali in Centro storico al momento del sisma.

# 86

Il numero delle attività commerciali presenti nel Centro dell'Aquila oggi.

# 25.000

Gli studenti iscritti all'Università dell'Aquila nell'anno del terremoto.

# 20.000

Gli iscritti all'Università oggi: un calo di cinquemila studenti.







**I puntellamenti ancora oggi ai Quattro Cantoni, nel “cuore” del centro storico lungo il Corso** (FOTO RENATO VITTURINI).  
**In alto, uno scatto del 2009 che mostra un bambino tratto in salvo dalle macerie** (foto ANSA)

IL RESIDENZIALE PUÒ FAR AUMENTARE DEL 50% IL BUSINESS DEL SETTORE REAL ESTATE

# Il mattone deve tornare a casa

*In questa direzione punterà Hines, realizzando 5 mila abitazioni in cinque anni. Da affittare. Ma la carta vincente saranno i servizi, da spazi per i coworking alla baby sitter. Altri focus: Milano e gli uffici*

DI TERESA CAMPO

**T**rent'anni fa era solo un bambino. Ma Mario Abbadessa, nato a Napoli, classe 1984, senior managing director di Hines, l'evoluzione del mattone italiano ha potuto studiarla da vicino, grazie a un osservatorio privilegiato come lo sviluppo di Porta Nuova a Milano, uno dei progetti immobiliari più importanti degli ultimi 15 anni, che ha cambiato il volto della metropoli lombarda, e non solo. Gli ultimi tre decenni affondano le radici in un altro secolo e in un altro millennio, di fatto all'indomani della caduta del Muro di Berlino, chiave di volta, tra le tante altre cose, anche della trasformazione del settore immobiliare italiano. Il tutto grazie al ridimensionamento dei tassi di interesse e quindi dei rendimenti dei titoli di Stato che ha ridato competitività a quelli derivanti dalla locazione di immobili. Non a caso uno dei punti cardine della strategia di Abbadessa è proprio l'affitto, inteso come fonte di rendimenti stabili a lungo termine. Lui stesso vive in una casa in affitto con la moglie e i due figli, e in affitto è anche la nuova sede di Hines, nel centro di Milano. Gli altri capisaldi della sua strategia sono gli investimenti a lungo termine e la scommessa su città e servizi (Milano rientra tra le 15 preferite, la quarta in Europa), di certo un approccio molto diverso rispetto a quello del vecchio real estate, guidato dal trading veloce. A questa visione ha contribuito anche l'evoluzione del settore degli ultimi decenni, un cammino che nel frattempo ha attraversato un ciclo positivo lunghissimo, durato più di dieci anni, ma ben due crisi che hanno sconquassato il mercato, da quella di Tangentopoli negli anni 90 a quella innescata dai mutui subprime nel 2007. L'industria immobiliare italiana è maturata grazie a entrambe. E sul suo futuro Abbadessa è pronto a scommettere,

grazie a come è diventata, e a come diventerà.

**Domanda.** Prima e dopo la crisi dell'ultimo decennio, il real estate italiano ha visto molte trasformazioni. Ma cosa è davvero cambiato?

**Risposta.** Semplice. Quella di oggi è un'industria immobiliare moderna, al passo con i tempi. Fino a poco tempo fa non lo era.

**D. In che senso?**

**R.** Hines è arrivata in Italia, a Milano, nel 1999. Allora in poche società si parlava inglese, gli architetti non seguivano le procedure internazionali, non c'erano gare amministrative, pochi gli investitori istituzionali, specie internazionali. Operatori e costruttori si muovevano con soldi propri o prestati dalle banche. Mancavano anche dati e di conseguenza una qualche evidenza delle opere già fatte. Basta pensare che il primo investimento di Hines, l'ex edificio delle Poste in via Bergognone a Milano, fu fatto attraverso il fondo Emerging Markets di Deloitte, vale a dire che l'Italia era assimilata a un Paese emergente.

**D. E adesso?**

**R.** Oggi abbiamo un parterre di architetti, avvocati e professionisti che conoscono perfettamente le procedure del mondo anglosassone, sono presenti i principali investitori istituzionali internazionali, i progetti seguono gli standard di efficienza e sostenibilità energetica. Insomma sono stati fatti passi da gigante e le prospettive del mercato sono molto interessanti.

**D. Anche se si parla del rischio di una nuova recessione o almeno di una frenata**

**dell'economia?**

**Nel corso dell'ultima crisi, nel 2012-2013, gli investitori sono praticamente spariti...**

**R.** Il bello dell'Italia è che il mercato adesso è moderno, ma c'è ancora molto da fare: tanti palazzi storici da riqualificare anche sotto il profilo del risparmio energetico, centri commerciali da trasformare perché oggi funzionano solo se diventano centri di intrattenimento o ancora la logistica dell'ultimo miglio, molto carente. E a questo vanno poi affiancate le nuove esigenze nel settore residenziale, del tutto inevase.

**D. Gli investitori istituzionali puntano raramente sul residenziale. Perché Hines vuole fare eccezione?**

**R.** Perché anche qui c'è molto da fare. C'è una domanda, soprattutto in affitto, che non trova risposta, specie per quanto riguarda alcune categorie: giovani, anziani, studenti, persone disagiate. Voglio riuscire a realizzare complessi residenziali che vanno al di là delle generazioni e delle classi sociali. Tra l'altro, proprio seguendo questa strada il real estate italiano, piccolo rispetto ai mercati esteri, potrebbe finalmente riuscire a irrobustirsi. All'estero il residenziale pesa almeno per il 50% sul valore complessivo del transato annuo, vale a dire che il mercato italiano potrebbe superare facilmente i 15 miliardi.

**D. Le case in affitto però non mancano. In che modo Hines pensa di fare la differenza?**

**R.** Non servono solo case in affitto, ma case che rispondo-



no alle esigenze dei residenti, in primo luogo i servizi. Ed è una domanda in crescita perché aumenta la mobilità e l'esigenza di flessibilità degli italiani. Agli studenti servono alloggi comodi, accoglienti, vicino all'università e con palestra, piscina, mensa, biblioteca, spazi comuni. Alle giovani coppie spazi per il coworking, sala cinema ma anche un servizio di babysitting. Agli anziani abitazioni comode e con assistenza ma che non li isolino dal resto della società, perché la solitudine è la prima causa che può portare all'Alzheimer. Il tutto a costi accessibili per ciascuna categoria. In Gran Bretagna esistono già edifici del genere con un mix di tipologie di residenti.

**D. Come è possibile offrire tutto questo con canoni di locazione in linea con il mercato?**

**R.** In realtà vogliamo proporre addirittura canoni più bassi. La risposta comunque sta nel fatto che non vogliamo solo costruire edifici del genere ma mantenerne la gestione, abbiamo anzi una società di servizi interna ad hoc. Ancora più importanti sono poi le economie di scala. Il futuro vedrà una progressiva polarizzazione del mercato, con pochi colossi da un lato

e piccole boutique iper specializzate dall'altro.

Con un patrimonio di 120 miliardi di dollari di asset under management, che dovrebbero diventare 150 nei prossimi cinque anni, 512 proprietà per un totale di 223 milioni di metri quadri in 24 Pa-

esi, Hines ha i numeri per rientrare tra i più grandi investitori real estate del mondo. Le dimensioni contano poi anche a livello di singoli progetti, che devono essere grandi.

**D. Quanto grandi?**

**R.** Se parliamo di edifici residenziali, non devono avere meno di 200 appartamenti. In Italia del resto puntiamo a realizzare 5 mila abitazioni nell'arco di cinque anni. Per quanto riguarda invece gli studentati si parla di progetti di almeno 300-400 posti letto ciascuno, come sono appunto quelli che stiamo realizzando in zona Bocconi e Ripamonti a Milano.

**D. In Italia finora Hines ha investito soprattutto a Milano. È una scelta che manterrà anche in futuro?**

**R.** È il nostro approccio che prevede nei vari Paesi la focalizzazione solo su alcune città e business ben precisi, dove vogliamo essere leader di mercato. Il perché è presto detto. In ogni Paese ci sono città dove non solo l'economia va più veloce, ma che risultano anche decorrelate dall'andamento del resto del Paese. Vale per Milano, così come per Parigi, Berlino, Londra, Dublino. Nel mondo sono 108 le città in cui investiamo.

**D. Scelte così mirate non alimentano i rischi nel caso di una crisi?**

**R.** Nelle zone centrali di queste città, anche a fronte di una nuova crisi gli investimenti riescono a non perdere valore e a generare

rendimenti, quello che cercano appunto i nostri investitori, che sono per lo più fondi pensione. Non puntano a rendimenti stratosferici, ma a cedole del 3-4% l'anno, costanti nel tempo. Anche il trend demografico inoltre induce all'investimento nelle metropoli dove entro il 2050 si concentreranno i due terzi della popolazione mondiale.

**D. In Italia la scelta cade solo sul capoluogo lombardo?**

**R.** Per gli uffici sicuramente sì, mentre per quanto riguarda il residenziale, soprattutto gli studentati, ci interessano anche Firenze, Venezia e Roma, le cui università attraggono studenti da tutto il mondo.

**D. Quando si parla di investimenti in Italia, gli investitori soprattutto internazionali si lamentano per lo più delle difficoltà burocratiche, dei vincoli architettonici e della pressione fiscale. Entrambe costituiscono ancora un forte deterrente?**

**R.** Burocrazia e vincoli architettonici esistono dappertutto. Anche a Parigi quando si mette mano a un edificio storico si possono incontrare difficoltà anche nel sostituire una maniglia. La differenza è che in Italia spesso le normative si cambiano anche in corso d'opera, e questo rende difficile fare progetti e business plan precisi.

**D. E le odiate tasse?**

**R.** La pressione fiscale si può certo alleggerire e ottimizzare. Ma è chiaro che qualsiasi attività diventa più redditizia con meno tasse. Ma fare business è un'altra cosa. (riproduzione riservata)



## AFFARI IN CORSO

### QUI GENOVA *Malacalza rilancia Omba Impianti*

Omba Impianti, società vicentina specializzata nella realizzazione di ponti stradali, torna nell'orbita della famiglia genovese Malacalza. A un anno dalla messa in liquidazione è arrivato l'ok dei creditori. Ora sarà la società veicolo Acom creata dalla famiglia Malacalza a riavviare la società che ha il core business nelle opere infrastrutturali in acciaio. L'azienda di Torri di Quartesolo, che impiegava 120 addetti, aveva avviato la liquidazione a fine 2017 a causa dei mancati incassi derivanti da commesse rilevanti e, a inizio 2018, la situazione si era ulteriormente aggravata con la crisi dei due principali committenti Condotte d'Acqua e Novadia, entrambe in concordato preventivo.



IL PRESIDENTE DEL PORTO

# «Il nostro ponte Molin? Un progetto per la città»

VENEZIA. «Ponte Molin? La discussione non è più in mano nostra. Ora però aspettiamo una risposta, anche perché il ponte necessita manutenzione. Un termine, per ora, non c'è. Se non quando i pompieri ci signaleranno l'inagibilità». Il presidente dell'autorità di sistema portuale, Pino Musolino, torna sulla questione del progetto di ponte che dovrebbe collegare San Basilio alla Marittima. Lo fa a margine della presentazione del progetto "Intesa" ieri al terminal 103 sulla collaborazione transfrontaliera tra Italia e Croazia. Nessuna novità sostanziale, quindi, dopo le critiche piovute al progetto da Municipalità e opposizione in consiglio comunale. In attesa di una decisione da Ca' Farsetti, Musolino ci tiene a precisare alcuni aspetti: «Abbiamo fatto un progetto interamente a carico del Porto. Potevamo limitarci a fare un lavoro di ordinaria manutenzione. Pensavamo di fare un lavoro collettivo con la città, rendendolo il ponte più accessibile della città. La documentazione è stata condivisa fin dal primo momento». Il problema, adesso, potrebbe arrivare dall'usura dell'attuale struttura in legno. «Ricordiamo che la nostra proposta è arrivata a dicembre 2017», dice scandendo per ben due volte la data, «e da parte nostra c'è sempre stata la massima collaborazione con tutti, specialmente con l'amministrazione comunale». Nel corso dei mesi, il progetto è stato vagliato positivamente anche dalla Giunta. Ora la palla sta al Consiglio. —

**Eugenio Pendolini**

BY-NC-ND/OLUNDIRITTI RISERVATI



## L'ANALISI

JORI/APAG.3

TANTI INTERESSI  
MA LA VALDASTICO  
È SEMPRE FERMA

**E**ppur sta ferma. A suo tempo bollata come "l'autostrada più inutile d'Italia", la Valdastico continua a rimanere incompiuta.

## L'ANALISI

## Valdastico, tanti interessi ma resta sempre incompiuta

## FRANCESCO JORI

**E**ppur sta ferma. A suo tempo bollata come "l'autostrada più inutile d'Italia", la Valdastico continua a rimanere incompiuta malgrado l'inedita congiunzione astrale di una maggioranza politica comune, a marca leghista, tra i due territori coinvolti: Veneto e Trentino, con quest'ultimo irremovibilmente attestato per decenni sulla linea del "di qui non si passa".

Al di là dei comunicati ufficiali, l'intesa raggiunta nei giorni scorsi a Roma è tutt'altro che il disco verde a un'opera in cantiere da quasi mezzo secolo: formalizza solo il via libera di Trento a varcare il confine, ma tiene aperto il nodo del punto in cui l'arteria dovrà sfociare nell'autostrada del Brennero. Un interrogativo che ha visto mettere fin qui in campo sei soluzioni diverse, ogni volta spostando più in basso la scelta: dalle porte della città capoluogo fino a sud di Rovereto. Di questo passo, si rischia di ritrovarsi a Verona nord...

La storia è disseminata di ostacoli fin dai primi passi. Decollata a inizio anni Set-

tanta, l'infrastruttura agli atti venne classificata con la sigla di A31, ma nei fatti finì per essere chiamata Pi.Ru.Bi, dalla sigla dei tre potenti leader democristiani che ne vollero la nascita: Piccoli (Trento), Rumor (Vicenza), Bisaglia (Rovigo). All'epoca, a Nordest, lo scudo crociato era egemone, e gli unici confronti-scontri possibili erano al suo interno; ma il trio apparteneva alla stessa corrente dorotea, a sua volta senza rivali, dunque il progetto passò senza contrasti. Alle impotenti opposizioni non restava che l'arma della satira: etichettando l'autostrada con l'acronimo dei suoi padrini, e per giunta declinandolo senza i punti tra l'uno e l'altro, e con l'accento sulla "u". Ma i Comuni trentini interessati dall'arteria insorsero quasi subito; così alla fine si realizzò solo il troncone di mezzo, tra Vicenza e Piovene; e ci vollero decenni prima del prolungamento a sud verso il Polesine. Oggi rimane il buco a nord.

Che adesso sia la volta buona, è tutto da dimostrare. L'unica cosa certa è che gli interessi in gioco sono ancora più

solidi di quelli dell'ex trimurti democristiana degli anni Settanta: il pezzo residuo sta a cuore non tanto ai possibili utenti (decisamente scarsi), quanto alle due società autostradali di A22 e A4, che puntano su quei cantieri per ottenere il rinnovo delle lucrose concessioni di cui godono.

Con il risultato che ancora una volta un Nordest già cosparsa di settecento chilometri di autostrade spartiti tra quattro diverse società (con una poltrona di consigliere ogni 10 chilometri), più quelli in arrivo tipo Pedemontana veneta, aggiunge tessere di asfalto al caotico puzzle esistente. Aumentando lo squilibrio nei trasporti: già oggi il solo transito di Tir sulle sue autostrade supera del 60 per cento quello del Nordest. E il treno? Perso, come al solito. —

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI



## Il bilancio

# Salini, dividendi e cariche per la pace in famiglia

ANDREA GIACOBINO, MILANO

La holding che controlla il gruppo ha distribuito una cedola da 18,2 milioni e nominato vicepresidente Francesco Saverio, zio del numero uno Pietro Mosse distensive in vista del blitz su Astaldi

Il mantenimento della pace in famiglia passa attraverso un ricco dividendo e una vicepresidenza. Nel bel mezzo dell'operazione di salvataggio dell'impresa di costruzioni Astaldi, per rilevare il quale ha presentato un'offerta da 225 milioni di euro, Pietro Salini - numero uno del colosso Salini Impregilo - non dimentica di accontentare i familiari azionisti di minoranza a monte delle società della catena di controllo del gruppo, guidati dallo zio Francesco Saverio Salini e dai suoi tre figli.

Qualche giorno fa, infatti, si è tenuta l'assemblea della Salini Costruttori, il veicolo che detiene il 66,8% della quotata Salini Impregilo e che vede come primo azionista col 46,92% l'accomandita Salini Simonpietro, seguita col 43,1% dalla Sapar, dove sono raccolte le quote del ramo di Francesco Saverio.

La riunione degli azionisti è servita, oltre che per nominare vicepresidente lo stesso zio Francesco

Saverio, anche per deliberare la distribuzione di un dividendo invariato di 18,2 milioni di euro. La super cedola è stata attinta tutta dalla ricca riserva degli utili portati a nuovo negli anni precedenti, pari a quasi 210 milioni, mentre l'utile dell'esercizio 2017 di 11 milioni è stato interamente accantonato. Il verbale d'assemblea riporta che la decisione sul dividendo è stata presa all'unanimità, quindi anche col voto di Sapar che, pure, in passato aveva espresso in più occasioni parere contrario.

Pietro Salini, nel frattempo, ha riorganizzato anche la sua cassaforte Athena Partecipazioni, che detiene il 49,01% dell'accomandita Salini Simonpietro, più un 2% in nuda proprietà di cui usufruttuario è il papà Simonpietro, al quale fa capo il restante 48,9%. Athena, a dieci anni dalla sua costituzione, pochi giorni fa ha deciso di trasferire la sede legale da Roma a Milano. Il 2017 si era chiuso con 3,4 milioni di utili e un attivo di 56,3 milioni, in cui figurano anche 1,4 milioni di azioni Salini Impregilo detenute al di fuori della catena di controllo e 408 mila azioni di Cairo Communication. È interessante osservare come nel consiglio d'amministrazione di Athena oltre al presidente Salvatore Trifirò e a Pietro Salini quale amministratore delegato, figurino anche l'avvocato Grazia Volo e soprattutto Claudio Costamagna, già presidente di Cassa depositi e prestiti (Cdp) e della stessa Salini Impregilo. La "fase due" del salvataggio di Astaldi prevede peraltro il coinvolgimento della Cdp per da-

re vita ad un grande polo delle costruzioni, che raggruppi tante medie aziende attualmente in crisi, da Fincosit a Trevi.

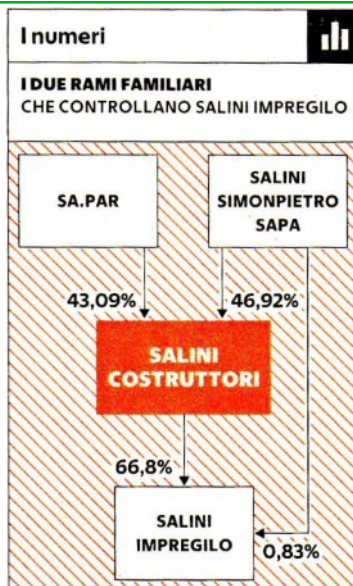
Pietro e il papà Simonpietro da parte loro si sono remunerati in modo più che soddisfacente. A valere sul bilancio 2017 della loro accomandita Salini Simonpietro - chiuso con un utile di quasi 9 milioni - lo scorso dicembre si sono assegnati un dividendo complessivo di 8,96 milioni. La cedola è stata inferiore di poco a quella di 9,3 milioni incassata nel 2017, anno in cui era stato necessario attingere interamente dalla voce utili portati a nuovo perché il bilancio precedente s'era chiuso con una lieve perdita. La Salini Simonpietro è a capo di un gruppo che aveva visto nel 2017 i ricavi "adjusted" crescere anno su anno grazie all'andamento di Salini Impregilo da 6,1 a 6,3 miliardi, mentre l'utile netto era salito da 83,6 a 102 milioni.

A fronte di maggiore fatturato e margini più elevati, l'accomandita dei Salini presentava però un peggioramento della situazione patrimoniale consolidata, poiché la posizione finanziaria netta a debito era cresciuta da 525 a oltre 800 milioni, a causa della riduzione delle disponibilità liquide per 331 milioni. La politica delle cedole ha sorriso, infine, anche al ramo di Francesco Saverio Salini, perché a fine 2018 Sapar ha distribuito ai soci un dividendo di 6,5 milioni di euro, attinto quasi tutto dall'utile 2017, giunto dopo che il bilancio dell'anno precedente s'era chiuso in perfetto pareggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







1 Lavori per la diga Gibe III, nel bacino del fiume Omo, in Etiopia, realizzata da Salini e inaugurata nel 2016

## Cmc, l'assemblea approva il piano concordatario

La Cmc di Ravenna vuole ripartire consapevole che tutto quello che produrrà come cassa, se il concordato preventivo andrà in porto, andrà ai creditori. Questo l'obiettivo del piano concordatario che è stato messo a punto e approvato ieri all'unanimità dall'assemblea degli azionisti della società cooperativa. Il piano prevede «l'incasso di tutti i crediti - sia relativi a claims afferenti a commesse terminate, sia commerciali o di altra natura - e la cessione a terzi di alcuni asset non strumentali, in particolare immobiliari, sia di Cmc sia della controllata Cmc Immobiliare», si legge in una nota.

La società, assistita come advisor finanziari dallo studio Trombone e da Mediobanca e come advisor legale dallo studio Zoppini, ha ad oggi un passivo di oltre 2 miliardi e dovrà gestire un'importante massa di crediti chirografari (circa 1,7 miliardi di euro), che rappresentano la quota prevalente del passivo. Per la loro gestione Cmc farà ricorso a strumenti finanziari partecipativi ("Sfp"), vale a dire titoli "quasi equity", dotati di diritti patrimoniali e amministrativi, che saranno emessi entro 90 giorni dall'omologazione del piano e andranno, appunto, a tutti i

creditori chirografari. Nel dettaglio i detentori di Sfp avranno diritto di ricevere l'utile residuo della società dopo il pagamento delle spese di gestione necessarie a garantire la continuità aziendale, ma allo stesso tempo avranno un presidio di controllo forte sulla governance attraverso una partecipazione, pari ad un terzo, nel consiglio di amministrazione della società. L'emissione di Sfp, pur non essendo essi né obbligazioni né azioni, richiederà all'azienda una riserva straordinaria da iscrivere a bilancio.

Il piano concordatario dovrà essere eseguito in tempi particolarmente rapidi, in modo da consentire all'azienda un ritorno all'attivo. Per farlo le attività si concentreranno su due commesse giudicate profittevoli in Italia e all'estero, mentre saranno portate a compimento le commesse già in essere. Il tutto per formare un perimetro di attività in continuità. Si riparte, quindi, da una dimensione più piccola ma che dovrebbe risultare più sostenibile, anche in ragione di una razionalizzazione della struttura e dei costi. Dall'8 aprile la parola passerà al Tribunale e nel caso di un via libera sarà la volta poi del voto dei creditori.

—**Monica D'Ascenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 2

### I MILIARDI DI PASSIVO

Del gruppo Cmc di Ravenna: eri l'assemblea ha approvato un piano che prevede l'emissione di strumenti partecipativi



FRANCESCO RADICIONI

## Per crescere Hong Kong costruisce isole artificiali

P. 13

Per fare fronte alla cronica carenza di case l'ex colonia britannica ha deciso di costruire isole artificiali con sabbia e detriti: saranno le più grandi al mondo

# Manca la terra, Hong Kong la strappa al mare

**Il progetto costerà  
80 miliardi di dollari  
Proteste per l'impatto  
ambientale**

### LA STORIA

**FRANCESCO RADICIONI  
BANGKOK**

**C**on quasi 7 milioni e mezzo di abitanti, Hong Kong è uno dei luoghi più densamente popolati del pianeta e una città dove i prezzi delle case sono talmente alti che - secondo una recente indagine - un hongkonghese medio deve risparmiare l'intero stipendio per 21 anni senza spendere un centesimo prima di potersi permettere di comprare casa.

Per far fronte alla cronica carenza abitativa della regione amministrativa speciale, il governo di Hong Kong ha annunciato i dettagli di un mastodontico progetto per la costruzione di isole artificiali: l'infrastruttura più imponente nella storia della città, con un costo stimato di 80 miliardi di dollari. Nei piani dell'amministrazione dell'ex-colonia britannica si prevede di strappare al mare mille ettari di terra - tre volte le dimensioni di Central Park a New York - nelle Central Water davanti Lantau, l'isola più grande di Hong Kong su cui già sorge anche l'aeroporto internazionale di questo importante hub finanziario. Sempre a Lantau, lo scorso anno è stato inaugurato il ponte sul mare più lungo del mondo che collega Hong Kong con Macao e la città cinese di Zhuhai: una mossa che era stata interpretata come la volontà di Pechino riaffermare il controllo su due regioni della Repubblica Popolare che godono di ampia autonomia.

Svelando i dettagli del «Lantau Tomorrow Vision», il segretario allo Sviluppo Michael Wong ha detto che il piano è necessario «per la grave carenza di terra» che c'è a Hong Kong, mentre sulle isole artificiali - che promettono di essere tra le più grandi al mondo - potranno essere costruite 260 mila unità residenziali, per il 70% di edilizia popolare. Stando ai piani del governo dell'ex-colonia britannica, i lavori di realizzazione delle isole artificiali inizieranno nel 2025, mentre i primi residenti saranno accolti a partire dal 2032. Secondo Wong, le isole saranno progettate per far fronte all'innalzamento del livello del mare e ai super-tifoni che colpiscono la città. Lo scorso anno le autorità di Hong Kong avevano già annunciato l'intenzione di strappare al mare altri 700 ettari, anche se di questa seconda fase del progetto non si conoscono ancora costi e dettagli concreti.

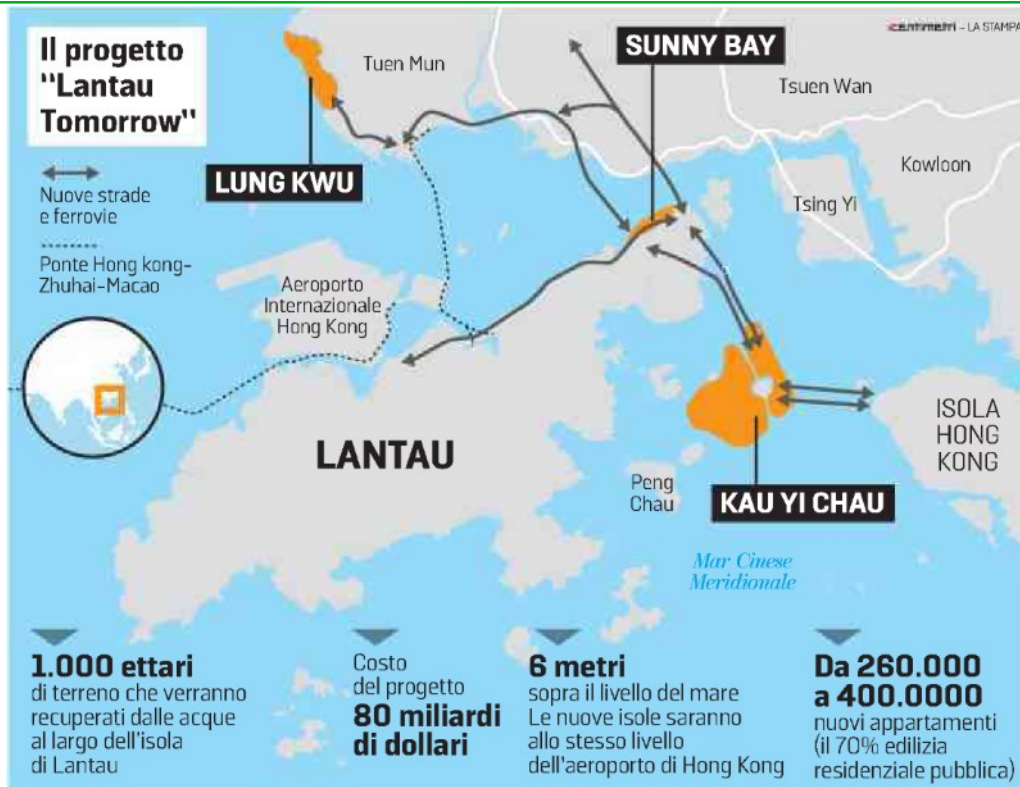
Nei prossimi vent'anni l'amministrazione di Hong Kong vuole trasformare le isole artificiali nel terzo hub economico della città: in grado di ospitare oltre un milione di persone, aprendo shopping mall e costruendo una capillare rete di trasporti per collegare le isole con il resto della regione amministrativa speciale. Molti però mettono in dubbio la sostenibilità finanziaria dell'opera: la stima di 80 miliardi di dollari è pari alla metà delle riserve fiscali di Hong Kong, oltre che circa sei volte quanto speso da Dubai per sottrarre al mare 560 ettari per la realizzazione di Palm Jumeirah. Calcolatrice alla mano, la stampa di Hong Kong nota che con quella cifra sarebbe possibile costruire 160 ospedali o acquistare 85 mila appartamenti da 50 metri quadri.

### Le proteste

L'opposizione e diversi analisti ritengono inoltre che la stima iniziale dei costi sicuramente lieviterà, come già avvenuto per diversi progetti infrastrutturali realizzati in città negli ultimi anni. Migliaia di persone sono scese in piazza contro il progetto, mentre critiche sono arrivate anche da Greenpeace che ha accusato le autorità di aver ignorato soluzioni più economiche e di minore impatto ambientale. Anche secondo il WWF, nella regione amministrativa speciale ci sono 1.200 ettari di ex-aree industriali concentrate nella zona dei New Territories che potrebbero essere bonificati e riconvertiti per costruire case popolari. Tra gli ambientalisti c'è anche chi teme che i lavori per la costruzione di isole artificiali possano avere un forte impatto sulla popolazione del delfino bianco del Delta del Fiume delle Perle. È stato proprio per rispondere alle critiche - comprese quelle di uno scarso coinvolgimento dell'opinione pubblica - che le autorità di Hong Kong hanno deciso di rivelare i dettagli dell'opera. «Solitamente il governo non rivela le stime dei costi prima di aver eseguito studi su un progetto», ha detto Michael Wong. «Il pubblico è però preoccupato che il piano possa svuotare le nostre casse, ma questo non succederà». —

© BY NC NO ALLUCINI DIRITTI RISERVATI





I grattacieli di Hong Kong che, con i suoi 7,5 milioni di abitanti su una superficie di 1.106 chilometri quadrati, è una delle città più densamente popolate al mondo

# A22: utile di 68,2 milioni Cala il tasso di incidentalità

**Il bilancio.** Risultato operativo pari a 83,9 milioni di euro in calo di 11 milioni dal 2017

Il presidente Olivieri: «Dati lusinghieri e grande attenzione rivolta alla sicurezza degli utenti»

**TRENTO.** È nuovamente un bilancio molto positivo quello approvato ieri dal Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero SpA. L'utile di esercizio si attesta a 68,2 milioni di euro, ricavato da un valore della produzione di 397,1 milioni. Non si arrestano gli interventi di manutenzione che, insieme agli investimenti per l'ammmodernamento della tratta, raggiungono i 56,9 milioni. Un dato si impone sugli altri: il tasso di incidentalità lungo A22 nel 2018 ha registrato il minimo storico di sempre, con un valore di 16,83, migliorando ancora il 17,81 del 2017 e rimanendo notevolmente sotto la media nazionale, che nel 2018 si è attestata a 28. Via libera anche al finanziamento di un Dottorato di Ricerca in ottimizzazione e pianificazione dell'attività di manutenzione autostradale istituito dall'Università di Trento.

Soddisfazione è stata espressa dal presidente, Luigi Olivieri, e dall'amministratore delegato, Walter Pardatscher: "Il mandato di questo Consiglio di Amministrazione si chiude con risulta-

ti economici più che lusinghieri e con la conferma di un'attenzione particolare rivolta alla sicurezza degli utenti. Alla soddisfazione per quanto fatto, uniamo l'auspicio di un prossimo futuro che veda il rinnovo della concessione per Autostrada del Brennero Spa e la realizzazione di tutti i progetti ad essa legati".

## Ricavi

Il valore della produzione nel 2018 è stato di 397,1 milioni di euro. Rispetto al 2017 (385,7 milioni), ha registrato un incremento di 11,4 milioni. Tale risultato è dovuto principalmente all'aumento degli introiti da pedaggio.

## Costi

I costi della produzione sostenuti nel corso del 2018 hanno raggiunto in totale un valore di 313,2 milioni, contro i 290,8 del 2017, con un aumento di 22,4 milioni. Tale incremento è dovuto alla svalutazione delle immobilizzazioni per 26,5 milioni di euro. Nello specifico dei costi di gestione, si rileva un calo del 2,4%.

## Gestione finanziaria

Nonostante la forte riduzione dei tassi d'interesse che ha caratterizzato l'anno appena trascorso, la gestione finanziaria ha nuovamente garantito un apporto positivo al risultato di esercizio con 14,6 milioni di euro.

## Risultato

Il risultato della gestione 2018 evidenzia un utile di esercizio di 68,2 milioni. Rispetto allo scorso anno, quando il risultato conseguito era stato di 81,7 milioni, si rileva un decremento di 13,5 milioni dovuto per l'appunto alla crescita dei costi determinata dalla svalutazione delle immobilizzazioni. Il risultato operativo, pari a 83,9 milioni, contro i 94,9 del 2017, segna un calo di 11 milioni. La Società, in riferimento all'esercizio 2018, ha rilevato imposte per 27 milioni.

## Manutenzioni

Nel 2018, sono state effettuate attività di manutenzione per 39,4 milioni e sono stati fatti investimenti di ammodernamento per 17,5 milioni.



• Per l'Autostrada del Brennero un bilancio con 68,2 milioni di euro di utile e un tasso di incidentalità in diminuzione

## AZIENDE Il concordato

# Guerrato, via al rilancio si assumono i manager

ROVIGO - Alla Guerrato inizia la riorganizzazione. Al punto che la struttura commerciale dell'azienda, in concordato, si sta rafforzando, con l'inserimento di nuovi manager. E' quanto ha comunicato il presidente Antonio Schiro, nella sede di Confindustria, nel corso di un incontro con i sindacati confederali di categoria che si è tenuto l'altro giorno.



La sede della Guerrato

La Guerrato ha infatti ottenuto - il primo marzo scorso - l'omologa del piano concordatario da parte dei creditori e ora è in attesa dell'emissione del decreto da parte del tribunale per chiudere questa fase ed avviare l'attuazione del piano per il rilancio dell'azienda.

Nel frattempo, comunque, l'azienda non resta ferma, e ha già avviato la riorganizzazione interna. In attesa di poter partecipare a nuove gare, in particolare a quelle relative alla fornitura di servizi, l'azienda sta gestendo, in continuità diretta, i contratti e gli appalti già acquisiti. Dal canto loro, Fiom-Cgil, Fim-Cisl e Uilm-Uil hanno chiesto ai rappresentanti dell'azienda di ridurre i tempi di rimborso delle spettanze residue ante concordato dei lavoratori che, secondo legge, al massimo potrà avvenire entro un anno dall'emissione del decreto.

"Abbiamo convenuto di incontrarci, per un nuovo aggiornamento nel mese di giugno - dicono ancora dai sindacati - in una sede romana, per consentire una maggiore partecipazione delle strutture sindacali territoriali ed Rsu".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

