

Rassegna del 02/04/2019

SCENARIO

02/04/2019	Adige	17	Gara Not, un mini-rinvio riaccende la speranza	Conte Angelo	1
02/04/2019	Corriere di Verona	6	Meno consumo di suolo: la variante che cambia Verona - Via libera alla variante che cambia Verona	Aldegheri Lillo	2
02/04/2019	Gazzettino Treviso	17	Ultimi lavori: dopo 5 anni domani il traforo sarà consegnato	Borsoi Claudia	4
02/04/2019	Gazzettino Venezia	18	Tagliamento, demolito storico ponte - Addio al ponte sul Tagliamento Salvo i cittadini dall'alluvione	Corazza Marco	5
02/04/2019	Gazzettino Venezia	11	Interporto, asta "dimezzata"	Trevisan Elisio	7
02/04/2019	Gazzettino Venezia	11	«Zes a rischio senza una nuova rete ferroviaria»	e. t.	9
02/04/2019	Gazzettino Venezia	9	Dal nuovo Piano casa sui capannoni un volano che vale oltre 40 milioni	...	11
02/04/2019	Libero Quotidiano	21	Mezzo miliardo di commesse per il gruppo Gavio	RA.CA.	12
02/04/2019	Mattino Padova	24	Arena, il Comune è in campo «Ma non dettiamo noi i tempi»	Malfitano Claudio	13
02/04/2019	Mattino Padova	27	Il Comune scommette su Piazza Gasparotto con i Servizi sociali	Ferretti Alice	15
02/04/2019	Nuova Venezia	35	Via alla demolizione del vecchio ponte sul fiume Tagliamento	R.P.	17
02/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	La firma di Conte al progetto Cortina Giorgetti: più fondi alle infrastrutture	Tosatto Filippo	18
02/04/2019	Piccolo	12	A4, vecchio ponte sul Tagliamento in demolizione dopo 56 anni	...	20
02/04/2019	Piccolo	14	Generali Real Estate Sgr «Nessun impatto sui lavoratori coinvolti»	...	22
02/04/2019	Sole 24 Ore .export	31	Cina, per edilizia, auto e Ict fatture sempre più in ritardo	Cavestri Laura	23
02/04/2019	Tribuna-Treviso	28	«Consulenza "tarocca" sul cantiere della Spv» Ricusato il perito	Nordio Davide	24
02/04/2019	Tribuna-Treviso	29	Tre sottopasso a sud e uno a est la città cambia la sua viabilità	Favero Enzo	26

Gara Not, un mini-rinvio riaccende la speranza

Chiesto più tempo da parte di una delle quattro cordate All'appalto potrebbero partecipare Pizzarotti e Mantovani

A quasi 9 anni dalla decisione di avviare l'iter per il sostituto dell'attuale Santa Chiara si capirà a breve se si ripartirà con l'opera

La durata dell'appalto prevista è di massimo 1.320 giorni, ovvero 3 anni e 225 giorni, progettazione inclusa. Il valore complessivo è di 1,68 miliardi

La scadenza per inviare i documenti slitta da oggi a lunedì prossimo: segno che il bando dovrebbe non andare deserto

ANGELO CONTE

Si sposta ancora il termine per la gara per la costruzione dell'ospedale del Trentino (il Not). Su richiesta motivata di una delle potenziali concorrenti, infatti, la scadenza per presentare le offerte è stata rinviata da oggi all'8 aprile prossimo. La decisione, spiegano dalla Provincia, è stata presa per consentire a chi volesse partecipare di essere in grado di caricare sul sito dedicato alla gara in tempi utili. Una richiesta arrivata dai potenziali concorrenti che fa pensare alla Provincia che una o due cordate delle quattro che sono state invitate a presentare l'offerta, possano esserci in questa occasione. Se saranno confermate le ipotesi in campo, ma i diretti interessati per ora preferiscono non commentare, almeno una tra la cordata Pizzarotti e la cordata guidata dall'ex Mantovani che oggi contempla anche il sostegno del gruppo Guerrato rilevato dalla Di Carlo spa, saranno presenti.

Per quanto riguarda la data di presentazione delle domande, dalle 12 di oggi si è passati a lunedì prossimo.

Il costo di costruzione è stimato dallo studio di fattibilità posto a base di gara, in 313.685.160 euro, Iva compresa. Della cifra complessiva 217.150.000 euro sono destinati ai lavori inerenti l'ospedale, i

parcheggi coperti, i parcheggi scoperti, le sistemazioni esterne, viabilità e allacciamenti, 40 milioni euro per attrezzature sanitarie e arredi; 700.000 euro per trasloco e trasferimenti, 20.628.000 milioni per la progettazione.

A chi vince 148 milioni La gara prevede la corresponsione al concessionario (vincitore) di un prezzo «nella misura massima del 48,6% dell'importo relativo a lavori, attrezzature sanitarie ed arredi e spese tecniche» e «comunque, non superiore a 148.500.000 euro» da «erogarsi in proporzione al progressivo avanzamento dei lavori e forniture».

Al vincitore vengono poi assegnati due canoni. Uno è il canone annuo per la disponibilità nella misura massima di 15.300.000 euro (per manutenzione e ammortamento) a partire dal momento dell'emissione del certificato di collaudo. Il secondo è costituito dal diritto di gestire i servizi con un valore massimo di 40.850.000 euro annui. Entrate che durano per circa 25 anni e che portano il valore dell'appalto a 1,68 miliardi di euro. La durata dell'appalto prevista è di massimi 1.320 giorni 3 anni e 225 giorni, progettazione inclusa.

A poter partecipare alla gara in project financing sono le quattro cordate che hanno fatto domanda al primo bando di quasi 10 anni fa: si tratta delle cordate Pizzarotti, Mantovani, Cmb e Impregilo. Ora potrebbero parteciparvi una o al massimo due.



Come poteva essere il Not: uno dei progetti presentati nel primo bando



Meno consumo di suolo: la variante che cambia Verona

VERONA È un documento fondamentale, che indica come sarà la Verona del futuro. Se ne discute ormai da 3 anni, tra modifiche e polemiche. Ma adesso arriva alla fase delle scelte definitive. Parliamo della Variante Urbanistica 23, approvata dalla giunta con un calo sensibile del consumo di suolo. a pagina 6

Via libera alla variante che cambia Verona

Ok della giunta, ora serve quello del consiglio comunale. Il consumo di suolo scende di oltre 100mila mq

VERONA È un documento fondamentale, che indica come sarà la Verona del futuro. Se ne discute ormai da 3 anni, tra modifiche e polemiche. Ma adesso arriva alla fase delle scelte definitive. Parliamo della Variante Urbanistica 23, nata con la giunta Tosi ma profondamente modificata dalla giunta Sboarina, giunta che oggi, dopo un primo voto del consiglio comunale nel giugno scorso, ha varato la sua versione definitiva, dopo avere accolto ed esaminato le 576 osservazioni in materia presentate da cittadini e associazioni.

L'assessore all'Urbanistica, Ilaria Segala, ha spiegato le modifiche principali. Invariata la scelta di fondo più rilevante, con il secco (e ribadito) no a nuovi grandi insediamenti commerciali. Sono state infatti respinte tutte le richieste di aumento delle superfici con questa destinazione, ed è stato detto no a tutti i promotori dei 6 nuovi grandi insediamenti (sopra i 2500 metri quadri) che volevano avere più spazio per altrettanti supermercati previsti alla Cercola (insediamento cancellato, ora di fronte ad un ricorso al Tar), alla Bassona (cancellato), alla Spianà (cancellato) all'ex Tiberghien, (dove la superficie era stata ridotta da 15mila a 6mila metri quadri) all'ex E.V.A., e all'ex Manifattura Tabacchi (che da di 18mila era stata ridotta a

7mila metri quadri). Proprio all'ex Manifattura Tabacchi è stata accolta la proposta di aumentare i parcheggi in cambio dello spazio per il passaggio del futuro filobus.

D'intesa col Comitato dei residenti, all'ex Autogerma sarà cambiata la viabilità: confermata la costruzione di 4 insediamenti abitativi da 6 piani ciascuno, ma accolta la proposta di spostare l'area verde rimanente verso la zona in cui già esistono abitazioni.

Altro tema che aveva fatto molto discutere, la «regolarizzazione» di alcuni insediamenti sulle Torricelle. In pratica, parliamo dell'utilizzo dei cosiddetti «annessi rustici» come residenza negli ambiti delle Torricelle ma anche dei parchi Adige nord e Adige sud. Rispetto alla prima versione (giunta Tosi) Segala ne aveva cancellate una ventina, ma adesso ne ha reinserite 4 (dopo aver verificato che non proponevano abusi o che questi erano stati sanati). In totale, la giunta Tosi aveva accettato 31 domande (su 94), mentre la giunta Sboarina ne ha accettate 11. Nel centro storico e nei centri storici dei quartieri è stata inoltre esclusa la possibilità di realizzare medie strutture di vendita alimentari. Eliminato poi un insediamento abitativo a Montorio, che era stato previsto in una zona a pericolo di eson-

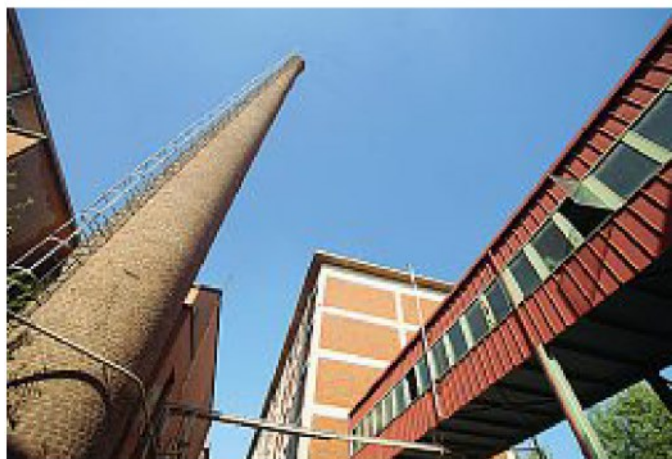
dazioni.

Un dato tecnico, ma significativo e su cui si era molto litigato, è quello della superficie agricola utilizzata: la stima di quel consumo scende da 784.405 metri quadri della variante adottata l'anno scorso ai 645.245 di questo nuovo testo, con una riduzione di quasi 18 punti percentuali. Altro dato tecnico ma rilevante è quello sulla nuova edificazione prevista: tra le schede ridotte e le schede cancellate, è infatti inferiore al testo precedente, e l'assessore sottolinea l'inversione di tendenza introdotta, con una diminuzione di 15.697 metri quadri. «Adesso - ha spiegato Segala - diamo 15 giorni di tempo ai consiglieri per leggere tutta la (voluminosa) documentazione: poi la delibera andrà in discussione, e contemporaneamente pensiamo che arriverà anche la VAS, ossia il parere della Regione Veneto sulla valutazione ambientale. E a quel punto si andrà in consiglio comunale per il voto definitivo, atteso da tre anni». Previsione attendibile per quel voto: entro la fine di maggio.

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I punti cardine del provvedimento**Cancellati sei centri commerciali**

Respinte le richieste per sei nuovi grandi insediamenti commerciali previsti alla Cercola (Verona Est), alla Bassona, alla Spianà all'ex Tiberghien, (da 15mila a 6mila metri quadri) all'ex E.V.A., e all'ex Manifattura Tabacchi (da 18mila mq stata ridotta a 7mila, nella foto)

**Preservate le Torricelle**

Delle 94 domande di trasformazione in case o ville di «annessi rustici» sulle Torricelle, la giunta comunale ne ha accolte solo 11, comunque 4 in più rispetto a quelle accettate in prima lettura. A suo tempo, la giunta Tosi aveva accettato 31 domande.

**Meno consumo di suolo**

La stima di superficie agricola utilizzata scende da 784 mila metri quadri a 645 mila, una riduzione di circa 18 punti percentuali. In calo anche la nuova edificazione prevista a Verona, con una diminuzione di circa 15mila metri quadri.

La parola**VARIANTE 23**

Messa appunto in origine dalla amministrazione Tosi, l'iter per l'approvazione della variante 23 è stato ripreso in mano dalla giunta Sboarina, che l'ha profondamente modificata. Già approvata in prima lettura, adesso è stata approvata in seconda lettura dalla giunta, che ha esaminato 576 osservazioni. Ora serve l'approvazione del consiglio comunale.

Ultimi lavori: dopo 5 anni domani il traforo sarà consegnato

**NON SARÀ ANCORA
PERCORRIBILE
MANCANO ANCORA
TRE MESI PER
REALIZZARE L'ULTIMO
TRATTO DI STRADA**

VITTORIO VENETO

Ultime ore di cantiere e la variante alla statale 51 La Sega - Rindola sarà conclusa, ma non ancora percorribile. Domani scade infatti ufficialmente il tempo concesso alla ditta esecutrice, l'Ati Eureka Consorzio Stabile - Accisa - Socogen, per consegnare l'opera da 55 milioni di euro ad Anas. Consegna che avviene con due anni e mezzo di ritardo, perché affidando il cantiere del traforo di Santa Augusta il 10 ottobre 2013 l'ultimazione era stata annunciata per l'agosto 2016.

A La Sega, come pure a Rindola, gli operai da giorni sono al lavoro per poter ultimare la strada nei tempi previsti. Il termine del primo stralcio della variante per il 3 aprile è stato confermato al sindaco Roberto Tonon una decina di giorni fa da un tecnico del cantiere. Tre mesi di progettazione per l'innesto con via Carso e 180 giorni per realizzare l'ultimo tratto di strada, poi il traforo sarà percorribile: questi i tempi per rendere percorribile la variante.

Oltre cinque anni e mezzo di cantiere sono stati interminabili per chi vive a ridosso dell'opera, in particolare a Rindola, e per chi a Borghel ha dovuto abbandona-

re la propria casa e ancora non ci ha fatto ritorno perché inagibile. «Non auguro a nessuno di vivere quello che abbiamo passato noi in questi ultimi cinque anni: se voglio dormire devo ricorrere alle gocce, la casa trema di giorno e di notte e poi negli ultimi giorni il rullo che passa sulla strada genera un rumore impossibile» testimonia chi abita a ridosso della variante. I rulli stanno battendo la terra, prima che la strada venga ricoperta di asfalto. Le pareti del tratto in trincea a Rindola sono state ricoperte da materiale simil-pietra. E la rotonda di Rindola è stata tracciata con la cordatura. Il cantiere si avvia verso la fine, per ora, in attesa di proseguire con la strada dalla rotonda di Rindola fino a via Carso. E per chi abita a ridosso del cantiere sud ci saranno ancora dei mesi di passione.

Proprio i rumori hanno causato i maggiori disagi tra i residenti che, più volte, si sono appellati al Comune e all'Arpav. «Ma guarda caso, ad ogni sopralluogo il frastuono diminuiva» dicono i residenti. Qualcuno ha avviato anche singole cause legali contro la ditta esecutrice dell'opera non solo per il danno psicofisico patito, ma anche per aver riscontrato fessurazioni e danneggiamenti sulle proprie case che si trovano vicine al cantiere. A Borghel qualcuno ha già fatto ritorno nelle case che aveva dovuto abbandonare quando sotto veniva scavata la galleria. Alcune di queste abitazioni, quelle meno danneggiate, sono state sistemate e rese nuovamente agibili, mentre altre rimangono ancora chiuse.

Claudia Borsoi



QUASI FATTA L'uscita del traforo su via Rindola Bassa



San Michele Salvò la gente dall'alluvione



Tagliamento, demolito storico ponte

SAN MICHELE Via alla demolizione del vecchio ponte

Corazza a pagina XVIII

**Addio al ponte sul Tagliamento
 Salvò i cittadini dall'alluvione**

► Autovie Venete ha disposto la demolizione della struttura per far spazio al nuovo viadotto
 ► Fu inaugurato nel 1965 e l'anno seguente la popolazione vi trovò rifugio dall'inondazione

**LA CONCESSIONARIA
 AUTOSTRADALE
 AVVIO' I LAVORI
 NEL GENNAIO 1963
 UNENDO
 VENETO E FRIULI**

SAN MICHELE

Addio al vecchio ponte della A4 sul Tagliamento. Autovie Venete ha infatti disposto la demolizione del vecchio ponte sul fiume Tagliamento per far spazio al nuovo viadotto. Con il ponte se ne va un pezzo di storia lungo 56 anni. Era infatti gennaio 1963, quando la concessionaria autostradale avviò i lavori della prima grande opera che univa la neonata Regione autonoma Friuli Venezia Giulia con il Veneto. Pur progettato per sopportare un flusso di traffico elevato, il manufatto attualmente risultava inadeguato, tanto che per non interrompere i transiti, Autovie aveva introdotto una serie di limitazioni al traffico pesante. Completato il primo dei due viadotti che costituiscono il nuovo ponte e spostato il traffico, è iniziata così la demolizione, per

fasi, del vecchio: prima è toccato all'impalcato poi alle pile e infine alle fondazioni. L'intervento coinvolgerà i comuni di Ronchis per la parte più a est e di San Michele al Tagliamento per la porzione verso ovest. La struttura, composta da travi prefabbricate in calcestruzzo e pulvini con annesse spalle laterali in cemento armato, è costituita da due ponti separati da un terrapieno. Complessivamente l'infrastruttura si sviluppa per un chilometro e 100 metri per 48 campate e 102 pile. Una decina gli escavatori all'opera, dotati di pinze, martelloni e benne, oltre ad autocarri e autoarticolati vari per il trasporto del materiale di risulta dalla demolizione e una ventina le persone impegnate quotidianamente. Le procedure di lavoro scelte dall'impresa saranno quelle di garantire la migliore tutela ambientale possibile e per ridurre il più possibile il rumore e le polveri prodotte saranno utilizzate esclusivamente macchine moderne e con ridotti livelli di emissione. Tutto il materiale, proveniente dalla demolizione, verrà conferito all'impianto di frantumazione e vagliatura, per poi essere analizzato e riutilizzato, se idoneo. Massima la cura e

l'attenzione nella fase di pulizia dal materiale per garantire un perfetto ripristino dei luoghi. La fama del ponte sul Tagliamento è legata a un'intuizione. Quella di Paolo Petrucco, allora 30 enne, storico fondatore della Icop di Basiliano - che, vistosi assegnare l'appalto, decise "contro il volere del padre", come lui stesso racconta, di creare sul posto un impianto di prefabbricazione "costosissimo - dice - ma concettualmente all'avanguardia per quell'epoca". "Uno simile c'era solo a Venezia per la costruzione dell'aeroporto di Tessera e proprio lì vidi operare l'impianto automatico di betonaggio e le prime autobetoniere. Prendemmo spunto da lì e fu una scelta vincente che ci permise di costruire l'opera in soli due anni". Nel '65 l'infrastruttura vide la luce "e l'anno seguente quando ci fu l'alluvione a Latisana - racconta ancora Petrucco - la gente riuscì a mettersi in salvo portando anche gli animali sul ponte".

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LAVORI

Una decina gli escavatori all'opera: tutto il materiale eliminato verrà poi trasportato all'impianto di frantumazione e vagliatura



SAN MICHELE Partita la demolizione del vecchio ponte sul Tagliamento

Interporto, asta "dimezzata"

► Scade oggi il termine per l'acquisizione dell'area industriale del complesso logistico ► È stato scorporato dalla vendita il lotto edificabile al confine della città giardino

IL NUOVO BANDO PREVEDE UNA BASE DI PARTENZA DI 36 MILIONI CON LA POSSIBILITÀ DI RILANCIARE

ECONOMIA

MESTRE Quasi dimezzato il prezzo base dell'asta per l'Interporto di Marghera. Oggi scade il termine per le offerte ma in vendita non c'è più l'intero pacchetto che per tempo non aveva trovato compratori fino a quando se n'era fatto avanti uno che, però, è stato bocciato da una delle banche creditrici. In vendita c'è solo la parte industriale, ossia in maniera unitaria e non scindibile la Piattaforma Logistica, la Partecipazione di Interporto e di Cia (Centro intermodale adriatico) in Tia (Terminal intermodale adriatico) e l'avviamento di Cia. Per la prima volta è, invece, esclusa dal tentativo di vendita la società Sonora, la società che possiede 12 ettari al confine tra la zona industriale e la Città Giardino, l'area in cui si fermavano i circhi e che la fami-

glia De Vecchi proprietaria, già nel 2002, progettava di lottizzare con un investimento da oltre 100 milioni di euro per 300 mila metri cubi di residenze, uffici, negozi, un albergo e parcheggi.

Fino ad oggi la maggior parte di chi aveva l'interesse a far rinascere l'Interporto non sapeva cosa farsene dell'area da lottizzare perché si trattava quasi sempre di soggetti specializzati nella logistica. L'ultimo bando se l'era aggiudicato la società Orlean Invest Holding Ltd dello spezzino Gabriele Volpi, ex operaio metalmeccanico che ha costruito un impero entrando nel settore della logistica petrolifera e diventando cittadino nigeriano: aveva offerto i 68 milioni di euro richiesti (dei quali 40 di debiti con le banche) ma, dopo alcuni mesi, Mps ha chiesto il saldo dell'intera esposizione (che per l'istituto valeva 7 milioni dei 40 totali) invece di cedere il 10% del valore mentre l'acquirente avrebbe potuto valorizzarlo al 20%.

LA RICHIESTA

Ora, dunque, con l'ultimo bando avviato il primo marzo scorso si chiedono 36 milioni e

706 mila euro e gli interessati potranno partecipare versando 2 milioni di euro a titolo di deposito, con la possibilità poi di rilanci da 500 mila euro.

L'Interporto nacque nel 1993 con una società tra i privati De Vecchi (col 53%) e il pubblico ossia Regione, Comune, Provincia, Camera di commercio e Autorità portuale, su 24 ettari un tempo occupati dalla fabbrica Alucentro in via dell'Elettricità a Marghera che dava lavoro a 175 operai, e per anni ha ospitato 24 imprese portuali e logistiche che impiegavano 600 persone. Il concordato fallimentare venne aperto nel 2015 in seguito a debiti per oltre 120 milioni di euro del gruppo De Vecchi, accumulatisi soprattutto per il mancato pagamento degli affitti da parte di Tia (ex Cia, Centro intermodale adriatico), cosa che ha caricato di passività l'Interporto.

Un peccato non riuscire a trovare un compratore esperto di logistica perché le potenzialità dell'azienda sono molto ampie, soprattutto oggi che la logistica sta diventando uno dei settori più importanti di Porto Marghera.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PORTO MARGHERA Le torri di Cia all'interno dell'Interporto di via dell'Elettricità che si affaccia sul canale industriale Ovest

«Zes a rischio senza una nuova rete ferroviaria»

► Ancora carenti
i collegamenti
con lo scalo di Fusina

**IL SINDACATO ORSA
E GLI INDUSTRIALI
PREOCCUPATI
PER LA MANCANZA
DI INFRASTRUTTURE
ADEGUATE**

ECONOMIA

MESTRE Senza la Zes a Porto Marghera e a Murano (oltre che a Rovigo) e senza il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie Venezia e il Nordest rischiano di essere messi in ginocchio proprio dagli effetti della Via della Seta.

Il problema, per il segretario confederale per Veneto e Trentino Alto Adige del sindacato Orsa, Ezio Ordigoni, nasce dal fatto che «la Cina ha scelto il porto di Trieste (che ha fondali invidiabili rispetto ad altri porti europei): questo fa pensare che nella logica del paese asiatico ci sia l'utilizzo dei giganti del mare da 18 mila container, in grado di dimezzare i costi di trasporto delle merci rispetto a quanto avviene ora».

Dimezzare i costi del trasporto vuol dire anche abbassare i costi delle merci trasportate, per cui il Veneto «verrebbe doppiamente messo alla prova, in quanto non interessato dal primario flusso logistico, destinato invece a Trieste, e allo stesso tempo le sue fabbriche sarebbero colpite da una più agguerrita competizione produttiva favorita, appunto, dai minori costi di

trasporto delle merci estere».

Ecco perché anche il segretario Orsa, come Confindustria e le altre categorie economiche veneziane, ritiene indispensabile la Zes a Porto Marghera, «mezzo ideale per garantire lo sviluppo industriale con strumenti e agevolazioni per lo snellimento delle procedure burocratiche, nonché agevolazioni fiscali, in modo da permettere di realizzare prodotti a costi più competitivi. Di vitale importanza sarà, inoltre, la Zes anche a Murano per garantire la sopravvivenza delle fornaci di lavorazione del vetro, la sopravvivenza lavorativa dei suoi straordinari maestri e la trasmissione di un'arte unica al mondo alle nuove generazioni. E al contempo, sempre per ridurre i costi di produzione delle nostre merci, bisogna sostenere l'apparato produttivo del Nord Est con l'innovazione tecnologica».

E poi c'è il gap logistico che va colmato potenziando la rete ferroviaria: «Analizzando flussi e deflussi delle merci, ad esempio, il tempo impiegato per il trasporto dei convogli dal terminal traghetti di Fusina alla Stazione di Marghera Scalo è di circa 2 ore per fare pochissi-

mi chilometri. Le merci, insomma, preferiscono usare i Tir e la strada perché il treno non è conveniente». La soluzione? «Serve con urgenza un collegamento diretto tra la Zona sud di Porto Marghera con la linea ferroviaria Venezia-Milano e i collegamenti con Trieste-Udine, spostando lo scalo ferroviario ed evitando quindi il passaggio dei treni merci nella Stazione di Mestre».

Per questo Ordigoni ha scritto una lunga lettera al presidente del Consiglio dei ministri Giuseppe Conte, ai ministri Luigi Di Maio e Barbara Lezzi, al governatore Veneto Luca Zaia, ai presidenti di Confindustria Veneto e Venezia-Rovigo (Zoppas e Marinese), al segretario della Camera di commercio Crosta, al presidente del Porto Pino Musolino, al sindaco Luigi Brugnaro e al segretario della Cgia Renato Mason per istituire «subito un tavolo congiunto Veneto-Friuli Venezia Giulia sulla nuova Via della seta, concordando asset produttivi, logistica, infrastrutture. Per stabilire, insomma, una strategia comune tra istituzioni, forze politiche ed economiche mettendo al primo posto gli investimenti per lo sviluppo». (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**ZONA ECONOMICA Un locomotore
per le merci a Fusina**

Dal nuovo Piano casa sui capannoni un volano che vale oltre 40 milioni

EDILIZIA

MESTRE «Il nuovo Piano Casa “Veneto 2050” è una possibilità importante per bonificare il territorio dall’invasione del cemento degli scorsi decenni, non tralasciando le superfici occupate da capannoni in aree improprie o non più utilizzati; ora aspettiamo i decreti attuativi per capire quale sarà la fattiva possibilità di operare, e ci aspettiamo dai comuni un uso massiccio delle possibilità date da questa legge che detta la direzione che da qui al 2050 dovrà prendere l’edilizia sul nostro territorio». A commentare il provvedimento che favorisce la demolizione e la ricostruzione di vecchie case e capannoni, introducendo crediti in cubatura per chi riedifica secondo canoni di alta classe energetica è Siro Martin, presidente della Confartigianato del Veneto orientale, vicepresidente della Camera di commercio e promotore dell’accordo Costruire Veneto tra i presidenti degli ordini professionali legati all’edilizia e la Confartigianato metropolitana. Dalle prime stime, nel prossimo decennio l’applicazione di questo piano attiverrebbe – fatte le proporzioni con i tre Piani casa precedenti – un volano economico che oscilla tra i 40 e i 120 milioni di euro. «Si tratta di uno strumento che rilancerà la competitività in uno dei settori portanti della nostra economia ma rimangono aperte alcune questioni – prosegue il presidente della Confartigianato Metropolitana Salvatore Mazzocca – come quella dei crediti derivanti da demolizione di capannoni se potranno essere utilizzati anche per destinazioni commerciali, residenziali e viceversa, oppure se sui crediti derivanti da demolizione sarà possibile allineare a questa norma quella nazionale per far rientrare l’intervento almeno nel sismabonus o magari anche in ecobonus».



«STRUMENTO
IMPORTANTE
PER BONIFICARE
IL TERRITORIO
DEL VENETO»

Siro
Martin



Italia e Danimarca

Mezzo miliardo di commesse per il gruppo Gavio

■ Itinera, società del gruppo Gavio, si è aggiudicata due gare, in Italia e Danimarca, per un valore complessivo di 555 milioni di euro. Itinera (Gavio), con Pizzarotti (mandataria dell'Ati), Ghella, Salcef e Eds infrastrutture si sono infatti aggiudicate il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori della tratta Frasso Telesino-Telese nell'ambito del progetto Alta velocità ferroviaria Napoli-Bari del valore di circa 230 milioni di euro. Il progetto, promosso da Rfi, prevede la velocizzazione e il raddoppio della linea per uno sviluppo totale di 11 km con la realizzazione di sette viadotti e due gallerie artificiali tra cui quella di Telese della lunghezza di circa 2,8 km. Itinera (sempre con Pizzarotti e Ghella), è già impegnata nel raddoppio della linea AV tra Canello e Frasso Telesino (16,5 km. del valore di oltre 300 milioni di euro). Sempre Itinera ha sottoscritto il contratto di costruzione del Polo universitario ospedaliero, "Zealand University Hospital", nella città di Koge, centro urbano a sud di Copenaghen. Progetto da 325 milioni di euro.

RA. CA.

PADOVA CAPITALE DELLE MUSICA

Arena, il Comune è in campo «Ma non dettiamo noi i tempi»

L'assessore agli eventi Bressa replica a Bertin: «L'investimento è dei privati»
La Zed: «Noi non siamo stati fermi. E non disperdiamo energie in polemiche»

**Studi e sopralluoghi sono in corso
«Stiamo ragionando sul mercato italiano»
Claudio Malfitano**

«Niente isterismi, lavoriamo insieme per arrivare al risultato». Da Palazzo Moroni si predica la calma. Perché l'affaire Arena della Musica è troppo grosso per perdersi in polemica. E di fronte al presidente dell'Ascom Patrizio Bertin che scalpita perché negli ultimi mesi nulla è stato fatto, arriva la replica del soggetto privato interessato all'investimento, cioè la Zed: «I ragionamenti non si sono mai fermati. Stiamo lavorando con sopralluoghi e studi. Non bisogna spazientirsi», sottolinea Valeria Arzenton, una dei tre soci del "colosso" padovano dei concerti.

IRRITAZIONE A PALAZZO

Non sono ovviamente piaciuti a Palazzo Moroni i pungoli dei commercianti, preoccupati perché dalla scadenza del 31 dicembre nulla è accaduto sul fronte urbanistico e amministrativo. «Un'arena della musica in grado di intercettare i grandi eventi rappresenterebbe un progetto dalle ricadute formidabili purché non si lasci tempo al tempo rischiando che altri, come Ve-

rona e Venezia, si dimostrino più lungimiranti e decisionisti sopravanzandoci e facendoci rimanere al palo», è l'allarme di Bertin

REMARE TUTTI ASSIEME

«L'Arena della musica potrà vedere la luce grazie a capacità di investimento private e per questo il ruolo della politica non può essere quello di determinare arbitrariamente la realizzazione o meno dell'opera – spiega l'assessore

ai grandi eventi Antonio Bressa – Semmai il nostro ruolo è quello di accompagnare e regolare i processi che possono portare a tale risultato». «Non è l'amministrazione ad avere il titolo per fissare a priori le modalità e le tempistiche – è il chiarimento – Ma sappiamo bene che l'industria musicale e dell'intrattenimento è un asset importante per la città. Vogliamo che presto ci siano le condizioni per dare forza a questo progetto. Noi siamo pronti e confidiamo che restando tutti dalla stessa parte, senza polemiche, il risultato potrà essere raggiunto».

LAVORI IN CORSO

«Non siamo stati fermi in questi mesi». Valeria Arzenton, socia della Zed insieme a Die-

go Zabeo e Daniele Cristofori, rassicura tutti sul fatto che gli studi preliminari per realizzare la "casa dei concerti" padovana stanno andando avanti. Con tanto di sopralluoghi e uno studio di fattibilità che è sulle scrivanie dei tecnici di un'importante società di progettazione specializzata proprio in arene musicali.

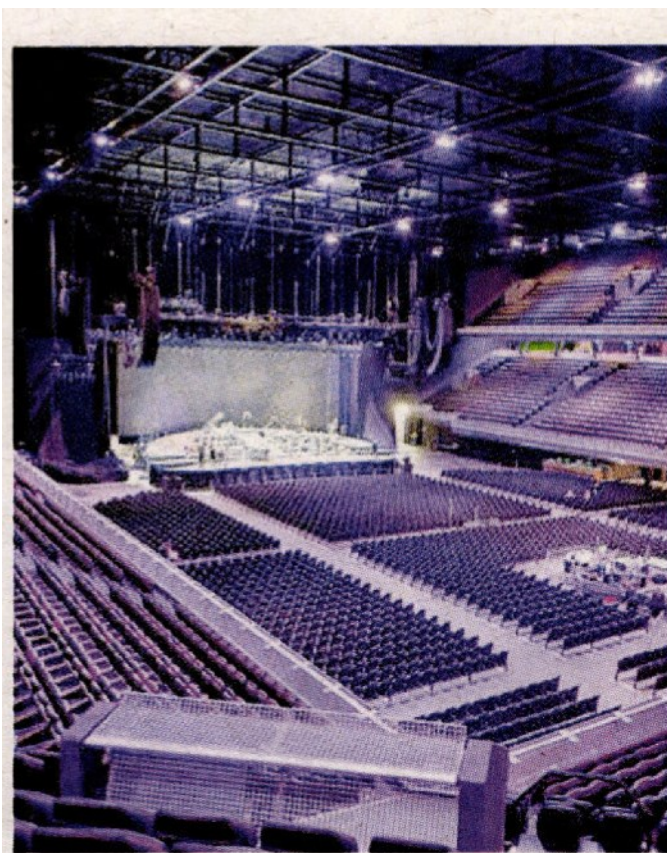
«Manteniamo la calma. Il progetto è bello ma articolato e complesso. Non va preso alla leggera – osserva Arzenton – Non si decide dall'oggi al domani, prevede investimenti economici non da poco. Stiamo ragionando sulle condizioni del mercato nazionale e su quello che sta succedendo nelle altre città italiane».

Certo è che nessuno vuole perdere l'occasione. Meno chi sui concerti ha investito tutto portando Padova a livelli di eccellenza: «Deve essere un progetto competitivo per stare al passo con l'Europa – conclude – Non vogliamo far passare troppo tempo ma neppure disperdere le energie». La conclusione è quella di una coach che tiene unita la squadra cittadina: «Ora puntiamo al risultato e non perdiamo la concentrazione». —



IL PROGETTO**Sala da 17 mila posti
che costerà
circa 60 milioni**

Un'Arena da 17 mila posti che andrebbe sviluppata in un'area da 10 mila metri quadri, cui vanno aggiunti i parcheggi e la viabilità. Un progetto dal costo tra i 60 e i 70 milioni di euro di cui dovranno farsi carico i privati. È questo il "sogno" di una nuova venue per gli eventi a Padova. Dovrebbe contenere una trentina di eventi all'anno (più le repliche). Dai grandi concerti internazionali (Madonna o i Coldplay, sono gli esempi fatti pochi giorni fa in commissione cultura) ai maxi spettacoli (come il Cirque du Soleil) fino agli eventi sportivi, come i tornei mondiali di tennis. L'indotto per la città sarebbe milionario.



La Ziggo Dome di Amsterdam, un modello per l'Arena di Padova

DAL DEGRADO ALLA RIQUALIFICAZIONE

Il Comune scommette su Piazza Gasparotto con i Servizi sociali

Saranno trasferiti alcuni uffici, compreso uno per la famiglia Micalizzi assicura: «Vedrete, la zona cambierà volto»

Alice Ferretti

STAZIONE. Ridare vita a piazza Gasparotto grazie a 1400 metri quadrati dedicati al sociale. È la sfida della giunta comunale che si colloca all'interno del progetto di riqualificazione di quella zona che dalla stazione ferroviaria arriva fino al centro storico. Lo spazio, prima di proprietà di Beni Stabili, oggi del Comune, fino a un paio d'anni fa era una banca, poi è rimasto per lungo tempo chiuso. All'inizio di quest'estate, dopo una serie di lavori di sistemazione costati 1 milione e 300 mila euro a Beni Stabili e circa 40 mila euro al Comune, la struttura tornerà a risplendere. Qui, sotto i portici di piazza Gasparotto, verranno trasferiti parte degli uffici dei Servizi Sociali, che attualmente si trovano in via del Carmine.

TRASLOCO

«Abbiamo deciso di portare qui parte degli uffici sia perché nella sede in cui sono ora stanno un po' stretti, ma soprattutto perché chi meglio di loro può operare come presidio sociale e canale di comu-

nicazione in una zona da riqualificare come questa?», ha spiegato l'assessore al Sociale Marta Nalin che ieri, insieme all'assessore ai Lavori Pubblici, Andrea Micalizzi ha presentato la struttura che aprirà i battenti tra un paio di mesi. «Abbiamo parlato e ci siamo confrontati con le associazioni e le realtà che già sono presenti nella piazza. Abbiamo chiesto a loro parere cosa sarebbe stato meglio fare in questo punto della città e la risposta è stata qualcosa che sappia dialogare con la piazza».

SVILUPPO DI COMUNITÀ

Uffici che saranno protesi verso l'esterno, che per la loro funzione e grazie alle figure professionali che ci lavoreranno, si metteranno in relazione anche con chi tuttora frequenta piazza Gasparotto. Oltre agli uffici dei Servizi Sociali,

ci sarà poi l'Ufficio Famiglia e un tavolo territoriale nell'ambito di quello che si chiama Sviluppo di Comunità. E cioè un tavolo dove coinvolgere i soggetti attivi nel territorio per ragionare sul suo sviluppo. Nel quartiere Arcel-

la per esempio ce n'è già uno, questa potrebbe diventare la sede del tavolo territoriale della zona del centro. La struttura di piazza Gasparotto è di proprietà del Comune da agosto dell'anno scorso grazie a uno scambio patrimoniale su un'operazione urbanistica all'ex Intendenza di Finanza di via Zabarella. Là Beni Stabili avrebbe dovuto dare uno spazio di 500 metri quadrati al Comune, che avrebbe dovuto spostare parte degli uffici dei Servizi Sociali. Ben presto però è arrivata la contro proposta: al posto dei 500 metri quadrati in via Zabarella i 1400 metri quadrati in piazza Gasparotto. Il Comune ha accettato, vista anche l'importanza di eliminare il degrado dalla zona che negli ultimi anni è andata via via spopolandosi. E così a breve il nuovo spazio aprirà i battenti.

LOCALI DI PREGIO

«I locali sono molto belli e di pregio, ma soprattutto ci auguriamo che grazie alla presenza degli uffici, che porteranno gente durante tutta la giornata, la piazza cambierà volto», ha detto l'assessore Micalizzi. —





Gli assessori Micalizzi e Nalin



Gli spazi ristrutturati e in consegna al Comune che vi piacerà alcuni uffici

(FOTOBIANCHI)

SAN MICHELE

Via alla demolizione del vecchio ponte sul fiume Tagliamento

SAN MICHELE. Finisce un'epoca. È stata avviata ieri l'opera di demolizione del vecchio ponte sul fiume Tagliamento, non più percorribile da mesi, da quando è stato aperto il nuovo manufatto nell'ambito dei lavori del terzo lotto della Terza corsia. Autovie Venete ha calcolato che l'intervento sul vecchio ponte verrà completato nel prossimo mese di luglio. È un pezzo di storia che se ne va. La struttura da demolire, finita di realizzare nel 1965, è composta da travi prefabbricate in calcestruzzo e pulvini con annesse spalle laterali in cemento armato, ed è costituita da due ponti separati da un terrapieno. L'infrastruttura si sviluppa per un chilometro e cento metri per 48 campate e 102 pile. Una decina sono gli escavatori all'opera, dotati di pinze, martelloni e benne, oltre ad autocarri e autoarticolati vari per il trasporto del materiale. Venti le persone impegnate. Le procedure di lavoro scelte dall'impresa saranno quelle di garantire la migliore tutela ambientale. Per ridurre il rumore e le polveri saranno utilizzate macchine con bassi livelli di emissione. Tutto il materiale proveniente dalla demolizione verrà conferito all'impianto di frantumazione e vagliatura, per poi essere analizzato e riutilizzato, qualora idoneo. L'opera costò 900 milioni di vecchie lire. —

R.P.



Una gru impegnata nei lavori di demolizione del ponte



La firma di Conte al progetto Cortina Giorgetti: più fondi alle infrastrutture

Venezia, l'annuncio del sottosegretario alla delegazione Cio Malagò, presidente Coni: «Dal Governo un appoggio totale»

«Lo Stato è disponibile a cofinanziare le opere durevoli che abbiamo forte rilevanza sociale»

Filippo Tosatto

VENEZIA. Sognando insieme. L'aeroporto Marco Polo li ha accolti con un «Dreaming together» lampeggiante sul display e il governatore Luca Zaia ha sciorinato un benvenuto in romeno a Octavian Morariu, il presidente della Commissione Cio per la valutazione dei Giochi invernali 2026. Sbarcata a Venezia, oggi la delegazione raggiungerà la pista ampezzana delle Tofane, prima tappa dell'ispezione nelle sedi indicate dal masterplan olimpico di Milano-Cortina; è un passaggio cruciale nello sprint a due con Stoccolma-Are e per bruciare al traguardo la concorrenza svedese non basteranno sorrisi e salamelecchi.

GLI ALLEATI-DUELLANTI

Giancarlo Giorgetti, l'influente sottosegretario leghista alla Presidenza del Consiglio e Giovanni Malagò, il battagliero presidente del Coni vicino al centrosinistra, ne sono consapevoli. Tanto da riportare - temporaneamente - l'ascia di guerra (da tempo litigano sul progetto di riforma dello sport) e confezionare un duetto nel segno dell'ottimismo. «Tra oggi e domani il presidente Conte firmerà

le garanzie finanziarie dell'accordo di programma con le Regioni Lombardia e Veneto e i comuni di Milano e Cortina, le condizioni per centrare un risultato positivo ci sono tutte», le parole di Giorgetti «lo Stato farà quello che deve fare, investendo circa 400 milioni sul versante sicurezza, e siamo disponibili ad un ulteriore contributo ad opere di interesse generale che abbiano carattere duraturo e forte valenza sociale, a cominciare dall'adeguamento degli impianti alla Paralimpiadi e all'abbattimento delle barriere architettoniche dagli accessi previsti». Nel concreto, questi fondi pubblici supplementari (di entità ancora indefinita) sarebbero stornati dal budget di Milano-Cortina, riducendone così gli oneri di spesa, al momento stimati in complessivi 370 milioni di euro.

LA SPESA E LE ENTRATE

Non è propriamente un atto di buoncuore, né l'ennesimo dispetto agli alleati a 5 Stelle contrari ad allargare i cordoni della borsa: «Abbiamo valutato anche uno studio dell'Università La Sapienza, dimostra come le spese e gli investimenti saranno largamente ripagati dalle entrate e dall'indotto economico dell'evento». Musica per le orecchie di Malagò: «Il Governo è estremamente vicino al progetto e ne siamo felici. Il sottosegretario mi ha accompagnato ad accogliere la commissione, credo sia un se-

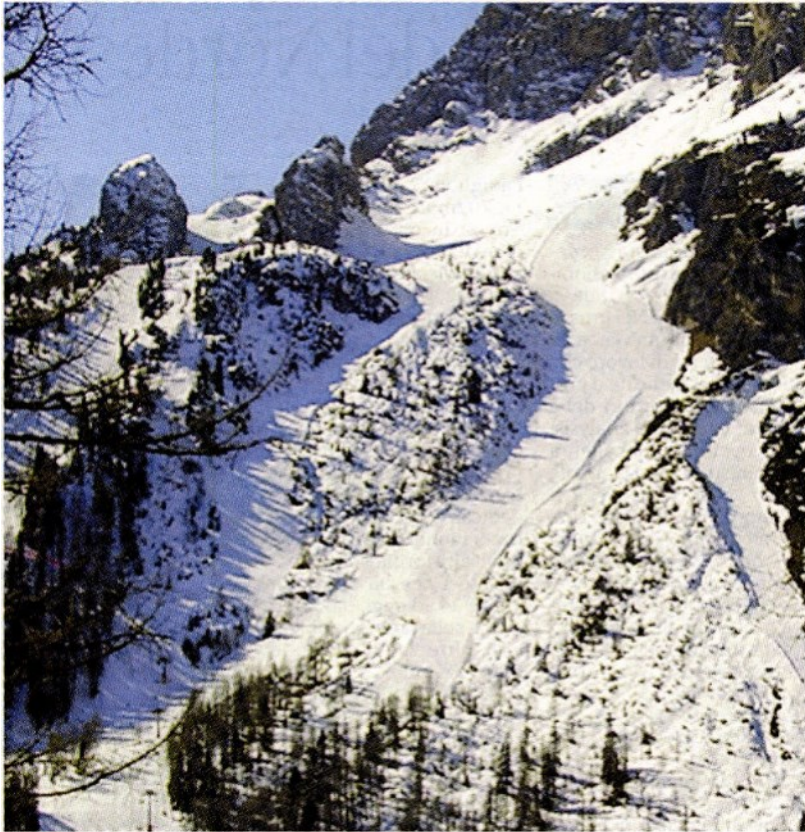
gnale molto eloquente: abbiamo, come dire, un rapporto "particolare" ma ad unirli è la volontà di sostenere con ogni mezzo il nostro movimento sportivo. Ottimista? Sì, lo sono dal primo giorno e oggi ancora di più. Ma guai a sottovalutare gli altri».

E ZAIA PUNGE GLI SVEDESI

Vano chiedergli indiscrezioni circa l'andamento dell'opera di *moral suasion* condotta, da ambo le parti, tra i delegati internazionali che il 24 giugno, a Losanna, pronunceranno l'ultima parola. E tuttavia, dallo staff tricolore trape la grande fiducia: «Il vento è favorevole», si lascia scappare un veterano del Coni. Chi vede rosa è senz'altro Zaia: «Ci crediamo fino in fondo, è importante partecipare ma noi vogliamo anche vincere. Abbiamo preparato un bel dossier, le Dolomiti hanno il fregio dell'Unesco, tre splendide regioni associate, uno ski-hub eccezionale e poi abbiamo la neve e il sole...», dove l'allusione viperina corre al maltempo che ha flagellato gli ultimi mondiali di sci disputati, toh, in quel di Are. -

BY NING NEI AL CUI DIRITTI RISERVATI





La pista di discesa libera "Vertigine" a Cortina; in basso: Giorgetti, Morariu, Zaia, Malagò e Ghedina a Venezia

A4, vecchio ponte sul Tagliamento in demolizione dopo 56 anni

Nel 1963 il via alla prima grande opera che univa la regione e il Veneto: costò 900 milioni di lire

TRIESTE. È ridotto a uno scheletro, e campeggia accanto al nuovo viadotto già aperto al traffico - quello che sarà utilizzato in direzione Venezia - e accanto ai piloni del secondo viadotto, quello che si prevede completato entro fine anno e che vedrà i veicoli procedere verso Trieste.

Ancora per poche settimane dunque, passando in autostrada sul Tagliamento si potranno vedere le tre strutture - una in demolizione, una in costruzione, una già trafficata - che diverranno due quando le ruspe avranno finito di buttare giù il vecchio ponte sul Tagliamento. La demolizione è infatti iniziata, e Autovie Venete ne prevede il completamento a luglio. Una decina gli addetti al lavoro per lo smantellamento all'interno del cantiere della terza corsia della A4: la demolizione rientra nelle opere del terzo lotto, altri cantieri sono attivi sugli 8,5 chilometri della Alvisopoli-Portogruaro e sul tratto Gonars-Bivio di Palmanova.

La demolizione cancellerà un manufatto lungo 100 metri per 48 campate e 102 pile, che dopo 56 anni di servizio e milioni di veicoli, pur essendo stato progettato per sopportare flussi di traffico elevato risultava ormai inadeguato. Era il gennaio del 1963 quando Autovie avviò i lavori della prima grande opera che univa l'allo-

ra neonata Regione autonoma Friuli Venezia Giulia con il Veneto. La storia del ponte sul Tagliamento - come ricostruisce in una nota la stessa Autovie - è legata all'intuizione di Paolo Petrucco, il fondatore della Icop di Basiliano (la stessa oggi impegnata nel cantiere della Piattaforma logistica del Porto di Trieste).

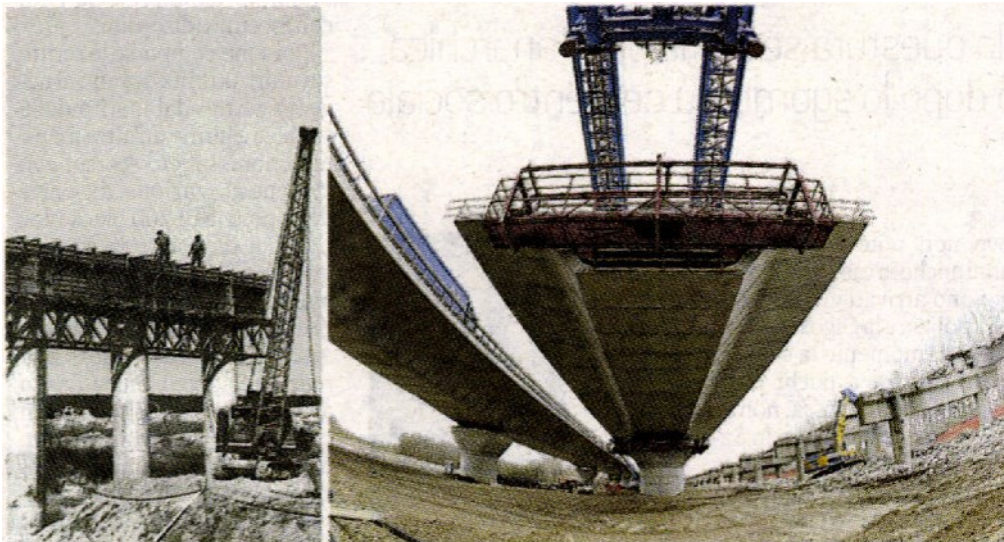
Allora trentenne, Petrucco, vistosi assegnare l'appalto, decise contro il volere del padre, lui stesso racconta, di creare sul posto un impianto di prefabbricazione «costosissimo ma concettualmente all'avanguardia per quell'epoca». Ce n'era uno «simile solo a Venezia per la costruzione dell'aeroporto di Tessera, e proprio lì vidi operare l'impianto automatico di betonaggio e le prime autobetoniere. Prendemmo spunto da lì e fu una scelta vincente che ci permise di costruire l'opera in soli due anni», un record per l'epoca. Nel 1965 l'infrastruttura vide la luce e l'anno seguente quando ci fu l'alluvione a Latisana - dice Petrucco - la gente riuscì a mettersi in salvo portando anche gli animali sul ponte.

A definire ogni aspetto costruttivo e a ideare e disegnare gli impianti fu Pierino Burba. Le travi venivano prefabbricate e varate, completando l'impalcato con un getto in opera di calcestruzzo.

Il ponte del Tagliamento fu aggiudicato con appalto a concorso: a realizzare il progetto era la stessa azienda, compresi calcolo delle strutture, rilievi, espropri. Della decina di imprese in gara, dopo una prima selezione restarono la Impresa Alvise Petrucco e un'azienda di Milano. I due progetti rimasero in ballo per qualche mese, fino a quando fu chiesto, come integrazione, l'adeguamento delle fondazioni: «Una modifica che noi avevamo già previsto nel progetto, così non fummo costretti - rivela Petrucco - a fare una variante e, di conseguenza ad aumentare il prezzo». La gara fu vinta dall'impresa friulana sul filo di lana. L'opera costò 900 milioni di lire.

La produzione del calcestruzzo - fa sapere ancora il fondatore di Icop, ricordando come su questo aspetto non ci fosse proprio accordo con il padre - era concentrata in un unico impianto centralizzato a ridosso del cantiere: «Nel mio modello organizzativo il trasporto era affidato a moderne autobetoniere e questo ci consentì di ridurre numerosi passaggi e terminare l'opera in soli due anni. Io stesso talvolta guidavo i mezzi e gettavo il calcestruzzo nei casseri», per un cantiere cui lavorarono una cinquantina di persone. Ora, 56 anni dopo, l'ultimo atto. —





Il ponte in costruzione nel 1963 e oggi in demolizione, accanto alle due nuove strutture Foto Autovie Venete

IL PROGETTO DI SCISSIONE

Generali Real Estate Sgr «Nessun impatto sui lavoratori coinvolti»

TRIESTE. Il progetto di scissione contenuto nel piano strategico del Gruppo in base al quale Generali Real Estate Sgr (Gre Sgr) verrà scissa nelle due distinte società Gre Sgr e Gre Spa «non avrà impatti per i lavoratori coinvolti, che vedranno confermate tutte le attuali situazioni contrattuali e sedi di lavoro, e genererà una crescita dell'organico per sostenere lo sviluppo del business relativo ai nuovi clienti terzi». Così risponde Generali ai timori della Uilca, che ha lanciato l'allarme sulla tenuta dei livelli occupazionali. La sfida, precisa Generali, passa anche per «una operazione societaria per rendere più agile il modello del business immobiliare in Italia dopo aver ottenuto a fine 2018, primo operatore in Italia, il passporting per operare anche al di fuori del territorio nazionale». Gre Sgr ha presentato «un progetto di scissione finalizzato alla specializzazione delle attivi-

tà e al rafforzamento delle competenze».

Nell'obiettivo della «espansione del business», «il nuovo modello intende valorizzare appieno le competenze chiave delle risorse, specializzando l'ambito di operatività tramite due società distinte: Gre Sgr focalizzata sulla gestione di fondi immobiliari, anche paneuropei, sia chiusi che «in regime di delega di gestione, e aperti a nuovi investitori terzi; e Gre Spa focalizzata sulle attività di Asset management, Property management, Agency locativa, Project management e Transactions sia in favore delle società del Gruppo Generali sia in favore di soggetti terzi esterni al Gruppo, nonché per i fondi gestiti da Gre Sgr». L'operazione societaria «non vedrà modifiche nell'assetto proprietario di Gre Sgr che rimarrà» «nelle mani del Gruppo» tramite «la partecipazione al 100% detenuta da Gre Spa», chiude il Leone.



Pagamenti. L'ultimo report Coface stima che il 62% delle imprese conferma un allungamento dei tempi oltre gli 80 giorni e il 40% (contro il 29% del 2017) ritiene il fenomeno in aumento

Cina, per edilizia, auto e Ict fatture sempre più in ritardo

Laura Cavestri

Sempre più ritardi nei pagamenti in Cina. I tempi si allungano e le nubi del pessimismo si addensano.

A scattare la fotografia è Coface – società leader globale nell'assicurazione del credito – secondo cui per il 59% delle 1.500 imprese cinesi oggetto di analisi – una percentuale record dal 2003 – l'economia non registrerà miglioramenti nel 2019. Anche la situazione dei ritardi di pagamento ha riportato un peggioramento. Il 62% delle imprese cinesi ha assistito a ritardi di pagamento nel 2018 e il 40% (contro il 29% dell'edizione 2017 dello studio) ne dichiara un aumento.

Le difficoltà dell'economia

L'economia cinese ha dovuto affrontare alcuni ostacoli nel 2018 e il rallentamento della crescita economica ha avuto ripercussioni sulle imprese. Ad esempio, sempre secondo l'analisi di Coface, l'ammontare delle insolvenze dei titoli obbligazionari societari è quadruplicato, raggiungendo i 16 miliardi di dollari, e i fallimenti dichiarati dalla Corte Suprema cinese sono aumentati a 6.646 casi.

Questa situazione ha coinciso con l'escalation delle tensioni commerciali tra Usa e Cina, che ha influito negativamente sulla fiducia dei consumatori, provocando un rallentamento dei consumi. Tenuto conto delle condizioni sfavorevoli,

per la prima volta dal 2013 – anno di avvio dello studio Coface sui pagamenti in Cina – la maggior parte delle imprese oggetto di analisi (il 59% contro il 33% un anno fa) ritiene improbabile un progresso della crescita nel 2019.

Le imprese cinesi hanno dovuto far fronte a ritardi di pagamento più lunghi per sostenere i livelli di attività. I ritardi in media sono passati dai 76 giorni del 2017 agli 86 giorni del 2018, in linea con la tendenza iniziata nel 2015 e con termini di pagamento che si sono prolungati soprattutto in alcuni settori.

I settori in peggioramento

Il peggioramento nelle modalità di pagamento delle imprese ha riguardato, soprattutto, alcuni settori: costruzioni, auto e Ict quelli più a rischio. Nel 2018, i ritardi di pagamento hanno subito un peggioramento: il 62% delle imprese ha registrato ritardi, il 40% ne ha dichiarato l'aumento (contro il 29% nel 2017). A preoccupare ancora di più un dato: la percentuale di imprese intervistate che ha riportato ritardi superiori ai 180 giorni su importi maggiori del 2% del fatturato annuo è passata dal 47% del 2017 al 55% del 2018. Secondo l'esperienza di Coface, l'80% di questi ritardi prolungati non verrà mai ripagato: quando si oltrepassa, infatti, la soglia del 2% del fatturato annuo, la liquidità di un'impresa è considerata a rischio.

La maggior parte delle imprese che ha dichiarato ritardi molto lun-

ghi, per importi superiori al 10% del fatturato annuo, fa parte del settore delle costruzioni (28%), seguito dall'auto (27%) e dall'Ict, ovvero le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (25%). Il settore farmaceutico ha registrato la percentuale più bassa (7%), davanti all'agroalimentare (12%). Quasi il 60% delle imprese oggetto di analisi ha ammesso di utilizzare pagamenti bancari e/o commerciali al posto dei contanti.

«Dopo un periodo di crescita sostenuta, sembra che inevitabili ostacoli strutturali stiano colpendo l'economia cinese – spiega Carlos Casanova, economista Coface per la regione Asia-Pacifico –. I risultati del nostro studio su 1.500 imprese cinesi confermano che i comportamenti si sono deteriorati a causa di una liquidità più ristretta e una forte concorrenza, che hanno portato a una riduzione dei margini di profitto. Con il rallentamento della crescita economica, i rischi si intensificheranno nei settori in cui gran parte delle imprese risente di un servizio del debito elevato».

«Anche la Cina inizia a mostrare segni di rallentamento, in linea con la più difficile congiuntura macroeconomica dell'anno in corso – ha sottolineato Ernesto De Martinis, Ceo di Coface in Italia *Head of Strategy* della Regione Mediterraneo & Africa –. Un dato certamente rilevante, anche alla luce delle tensioni commerciali con gli Usa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

86

IL RITARDO IN GIORNI

Secondo l'ultimo report di Coface, in un anno, i ritardi di pagamento in Cina sono cresciuti di 10 giorni, colpendo edilizia, Ict ed energia più di altri settori



ALTIVOLE

«Consulenza “tarocca” sul cantiere della Spv» Ricusato il perito

I legali di Piccolotto, il cui terreno è stato invaso dalle ruspe chiedono al giudice il cambio di professionista: «Dati falsati»

Avrebbe attestato la regolarità di un impianto che era ancora senza collaudo

ALTIVOLE. Caso Piccolotto/Spv, chiesta la riconsulenza del perito nominato dal tribunale per accertare il danno alla proprietà agricola: nel febbraio scorso avrebbe accertato che l'acqua di irrigazione da parte del consorzio di bonifica Piave veniva erogata regolarmente. In realtà l'erogazione era bloccata e prevedeva un collaudo che all'epoca, come oggi, non era stata ancora eseguita. Non solo: non avrebbe dato seguito al tentativo di conciliazione tra le parti, nonostante il parere positivo espresso dall'azienda agricola Piccolotto.

A procedere con la riconsulenza sono stati i legali della famiglia Piccolotto, gli avvocati padovani Giorgio Destro e Serena Pomaro, che già avevano ottenuto il blocco dei lavori su questo cantiere della Superstrada Pedemontana affinché fossero appurati i danni apportati dalle ruspe all'impianto di irrigazione che alimentava la coltivazione a kiwi biologica. Il giudice aveva ordinato una consulenza tecnica d'ufficio affidata a un professionista trevigiano in vista dell'udienza prevista per metà maggio per decide-

re sul caso. Ma secondo i legali padovani, il perito non avrebbe agito con lo scrupolo richiesto.

«Il perito», sostiene l'avvocato Giorgio Destro, «ha accettato, senza verificarne la fondatezza, nonostante la formale richiesta di parte ricorrente, le dichiarazioni rilasciate da tecnici del Consorzio di Bonifica Piave e in merito al collaudo dell'impianto irriguo che interessa, a valle, la proprietà dei ricorrenti secondo i quali questo non sarebbe necessario perché l'impianto perfettamente funzionante. Ma non ha tenuto conto che sia la funzionalità dell'impianto così come “rifatto” dalla Spv, sia la sua effettiva portata dovevano invece essere oggetto di collaudo esclusivamente da parte del Consorzio di Bonifica Piave: il collaudo, come ammesso dallo stesso consorzio su nostra richiesta, non è stato ancora eseguito e solo dopo questo sarebbe stato possibile rispondere con certezza ai vari quesiti posti dal giudice. Ma tale richiesta di accesso agli atti non avrebbe dovuto farla un consulente tecnico scrupoloso?».

Ma c'è dell'altro, secondo i legali: «Il perito ha inammissibilmente ordinato al consulente tecnico di parte ricorrente la redazione scritta, asse-

gnando peraltro un breve termine per il deposito, di un progetto e computo stimativo: stravolgendo le disposizioni date dal giudice, ha imposto quella che doveva essere una sua precisa attività. Tutto ciò costituisce una gravissima circostanza che rende del tutto censurabile il comportamento del perito nominato dal tribunale».

Ora sulla questione dovrà decidere il giudice nell'udienza che si terrà il 4 aprile, essendo stata accolta la richiesta da parte di Spv di anticipare quella prevista a metà maggio. Il giudice potrebbe decidere di andare avanti ma anche di affidare a un altro professionista la consulenza tecnica d'ufficio.

La vicenda della proprietà Piccolotto è iniziata nel gennaio dello scorso anno quando, improvvisamente e senza alcun preavviso, le ruspe della Spv hanno cominciato a scavare per far strada all'infrastruttura: oltre alla distruzione del Bosco della Speranza, un'oasi naturalistica molto frequentata, i Piccolotto lamentavano anche la compromissione delle colture biologiche di kiwi. Ora la partita legale prosegue e la Spv rischia di rimanere bloccata ancora a lungo. —

Davide Nordio

© BY NC ND ALIUM DINTI RISERVATI





Le ruspe nel Bosco della Speranza, ad Altivole, per il cantiere della Spv

STRADE, SUPERSTRADA E FERROVIA

Tre sottopassi a sud e uno a est la città cambia tutta la viabilità

Saranno chiusi sette passaggi a livello sulla linea ferroviaria per Padova
Via Piave (Pedemontana) e San Gaetano i primi due interventi in programma

MONTEBELLUNA. Il primo dei tre sottopassi ferroviari che sarà realizzato a sud della stazione ferroviaria, lungo la linea Montebelluna-Padova, sarà quello di via San Gaetano. È l'unico dei tre montebellunesi del pacchetto che rientra tra i 22 sottopassi da realizzare nel Veneto in funzione della metropolitana di superficie il cui progetto definitivo è pronto da alcuni mesi. La Regione Veneto lo ha approvato infatti a fine dicembre e lo ha passato a Rfi che provvederà poi alle fasi successive.

Gli altri due sottopassi, ossia quello di via Trevignano e di Via delle Alte, sono ancora in fase di preliminare e quindi avranno tempi più lunghi.

Quello di via San Gaetano è il passaggio a livello che separa il quartiere dal centro cittadino, non è quello a traffico più intenso, perché ha maggiori flussi veicolari quello che si trova in via Trevignano, una strada provinciale che collega Montebelluna a Trevignano e Istrana, ma via San Gaetano e via Trevignano corrono parallele e ci sono diverse strade che le collegano. Quindi la realizzazione di uno dei due sottopassi agevola in ogni caso la viabilità lungo entrambe le direttrici.

Quello di Via delle Alte, inserito in extremis nel pacchetto dei sottopassi da realizzare, prevede anche la realizzazione di una nuova bretella: non sarà infatti realizzato sotto l'attuale passaggio a livello, ma più a sud, in mezzo ai campi, con una nuova strada. Il via ai progetti risale al 2017, c'è voluto oltre un anno per arrivare al primo dei progetti definitivi di una serie di interventi finalizzati alla eliminazione dei passaggi a livello previsti nel piano

triennale 2017-19 della Regione Veneto con uno stanziamento per tutti i 22 sottopassi a livello da eliminare con sottopasso nel Veneto pari a 28,5 milioni di euro. Una volta che saranno realizzati quei tre sottopassi, verranno chiusi tutti i passaggi a livello lungo la linea Montebelluna-Padova, che sono complessivamente sette: a quelli da eliminare con sottopassi nelle vie Trevignano, San Gaetano e delle Alte, si aggiungerà infatti la chiusura definitiva dei passaggi a livello di via Storta, via Sant'Andrea, via Piroler e via Schiavonesca.

Appartiene invece a un'altra pratica il sottopasso di via Piave, il primo che sarà realizzato in città: quello lo farà la Sis all'interno delle opere compensative della Pedemontana Veneta e il cui cantiere è in pratica partito a tre anni di distanza dalla conferenza dei servizi che ne aveva deliberato la realizzazione. Sono i primi sottopassi ferroviari che saranno realizzati in una città circondata dalle linee ferroviarie.

Appena sarà realizzato il sottopasso di via Piave e saranno fatti i tre a sud della stazione con l'eliminazione di sette passaggi a livello, in città rimarranno solo tre passaggi a livello attivi: uno in via Lauretana e uno lungo la bretella di via Feltrina Nord che porta alla nuova Feltrina lungo la linea Montebelluna-Belluno, e uno in via Cal Trevigiana, lungo la linea Montebelluna-Treviso. Quest'ultimo è quello di maggiore importanza, perché porta dalla provinciale 100 alla zona industriale della Feltrina. —

Enzo Favero

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





L'abbattimento di un'abitazione per realizzare il sottopasso in via Piave