

Rassegna del 04/04/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

04/04/2019	Sole 24 Ore	2 Ferrovie e Anas, le prime opere pronte per i commissari	Santilli Giorgio	1
04/04/2019	Trentino	8 Appalti, allarme dei sindacati sulle nuove regole	...	3

SCENARIO

04/04/2019	Adige	16 Concessione A22 Toninelli: si chiude entro il 19 aprile - Concessione di A22, Toninelli ha fretta	Sartori Domenico	4
04/04/2019	Alto Adige	18 Fondi Ue, 590 milioni al Tunnel di base	...	6
04/04/2019	Arena	23 A22, i soci del sud in rivolta «Opere e più peso nelle scelte»	Giardini Enrico	7
04/04/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 La scommessa dell'edilizia: riqualificazione urbana ma che sia sostenibile	Alba Andrea	9
04/04/2019	Corriere della Sera	3 Il caso dei termini per le soprintendenze	...	10
04/04/2019	Gazzettino Treviso	21 Traforo finito anzi no: operai ancora al lavoro - Traforo 5 anni dopo «E ancora non è finita»	Borsoi Claudia	11
04/04/2019	Gazzettino Venezia	6 Ponte Molin, il Comune al Porto: «Così non si può fare»	M.F.	14
04/04/2019	Gazzettino Venezia	18 "Porta Nord" Le perplessità sui finanziamenti - Porta Nord, cambiano le regole «I finanziamenti sono a rischio»	De Bortoli Davide	15
04/04/2019	Italia Oggi	35 Edilizia, dati sui siti Enea entro tre mesi	...	17
04/04/2019	Messaggero Veneto	14 I Comuni potranno bloccare il raddoppio delle abitazioni - Case da ampliare il Carroccio cede sull'asse tra Pd, Progetto Fvg e Fi	Pertoldi Mattia	18
04/04/2019	Mf	9 Salini Impregilo muove verso il maxi polo da 12,6 mld di ricavi - Salini muove verso il maxi-polo	Follis Manuel	21
04/04/2019	Mf	9 Paolo Astaldi accorcia la catena di controllo	Giacobino Andrea	23
04/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12 In breve - Ministero fiducioso sulla concessione A22	...	24
04/04/2019	Sole 24 Ore	3 Investimenti e cantieri: 4 miliardi per spingere il Pil 2019 - Investimenti privati e cantieri: una spinta al Pil da 4 miliardi	Trovati Gianni	25
04/04/2019	Sole 24 Ore	13 Denaro&Lettera - Salini Impregilo +1,16% Slitta a maggio l'offerta per Astaldi Rilevata la valtellinese Cossi	...	27
04/04/2019	Trentino	24 A22, corsa contro il tempo per evitare l'infrazione europea	...	28
04/04/2019	Trentino	29 La Valdastico a Rovereto sud secco no della Circostrizione	...	29

Ferrovie e Anas, le prime opere pronte per i commissari

Alta velocità e autostrade ma anche interventi minori dalle manutenzioni al potenziamento tecnologico

Poteri di deroga molto ampi pure sulle regole per l'affidamento dei lavori

Una cinquantina di lavori nelle liste date al governo «Accelerati» 3-4 miliardi

Giorgio Santilli

Saranno una cinquantina le opere ferroviarie e stradali che dovrebbero rientrare nel «piano di accelerazione» di Anas e Rfi (Fs) previsto dal decreto legge sblocca-cantieri, con i commissari a velocizzare progetti, autorizzazioni, gare e lavori. In tutto le due società pensano di accelerare opere per 3-4 miliardi considerando il triennio e i vari stadi di appalto: dalle gare all'avvio dei lavori alla produzione dei cantieri. Negli elenchi consegnati al governo opere grandi e piccole, non solo tratte ad Alta velocità o autostrade, ma anche piani di manutenzione ordinari e straordinari, interventi di potenziamento tecnologico, raccordi stradali e bretelle, ammodernamenti di linee ferroviarie, scavalchi.

Per le strade si va dal completamento della Sassari-Olbia alla variante da Colonna a Griante in Lombardia, dall'adeguamento autostradale del raccordo Salerno-

Avellino ai lavori sulla E78 fra Selcia Lama e Santo Stefano di Gaifa, dal collegamento A4-A26 fra Santhià-Biella-Gattinara e località Ghemme, dal completamento della tangenziale di Gela ai lavori di adeguamento sulla statale Adriatica nel tratto San Severo-Foggia, fino alla variante alla SS80 Terma-Mare dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS16 (Giulianova).

La lista delle opere ferroviarie presentate da Rfi comprenderebbe una trentina di interventi. Anche qui senza distinzione fra grandi e piccole opere e interventi di manutenzione. Fra le opere medio-grandi sulla rete tradizionale c'è il raddoppio della Codogno-Cremona-Mantova, il potenziamento della Lamezia-Catanzaro (dorsale ionica), il potenziamento della Orte-Falconara. Per l'Alta velocità restano in pole position la Brescia-Padova e il Terzo valico per cui è previsto entro il 2019 l'affidamento del sesto lotto.

Le due società hanno già consegnato la lista delle opere che dovrebbero essere soggette a commissariamento. Non è chiaro, per altro, ancora, se il commissario sarà unico per Fs-Rfi e unico per Anas

oppure se ci saranno più commissari. La prima ipotesi si è fatta strada e sembra ora prevalente, sostenuta con convinzione anche dai costruttori dell'Ance, ma non è ancora chiaro. Quel che è chiaro, almeno a leggere le ultime bozze del decreto legge, è che i commissari avranno poteri di deroga molto ampi rispetto alla legislazione ordinaria. Anche in deroga al codice appalti: il che significa che oltre ad accelerare i percorsi autorizzativi, almeno sulla carta i commissari potranno derogare anche le regole sugli affidamenti dei lavori.

Il calcolo delle accelerazioni di Rfi è sintetico: la società conta di incrementare la spesa per investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale da 25 miliardi a 27 nel periodo 2019-2023.

Più articolato il ragionamento dei piani Anas per la manutenzione programmata: l'accelerazione per il 2019 sarà di 1,1 miliardi in termini di gare, di 500 milioni di lavori e di 150 milioni di produzione. Nel biennio ulteriori accelerazioni per 900 milioni di gare, 800 milioni di avvio lavori, 300 milioni di produzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa

Le principali opere nel piano Anas-Rfi

Strade

1. Completamento Sassari-Olbia
2. Variante da Colonno a Griante (*Lombardia*)
3. Adeguamento autostradale raccordo Salerno-Avellino
4. Lavori sulla E78 fra Selcia Lama e Santo Stefano di Gaifa
5. Collegamento A4-A26 fra Santhià-Biella-Gattinara e località Ghemme
6. Completamento tangenziale di Gela
7. SS Adriatica, lavori di adeguamento tratto San Severo-Foggia
8. Teramo-Mare, variante alla SS80 dalla A14 (*Mosciano S. Angelo*) alla SS16 (*Giulianova*)



Ferrovie

1. Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova
2. Potenziamento della Lamezia-Catanzaro (*dorsale ionica*)
3. Potenziamento Orte-Falconara
4. Alta velocità Brescia-Padova
5. Terzo valico (*affidamento 6° lotto*)

Appalti, allarme dei sindacati sulle nuove regole

Il progetto. La giunta punta a semplificare: «Ma vogliono tornare indietro di 10 anni»

TRENTO. I sindacati trentini lanciano l'allarme in tema di appalti: «La giunta provinciale vuole smantellare il sistema che abbiamo faticosamente costruito negli ultimi 10 anni, ritornando, in nome della semplificazione, al sistema delle aggiudicazioni con il massimo ribasso».

Cgil, Cisl e Uil lo denunciano in una nota all'indomani di una riunione del Tavolo appalti svoltasi martedì in Provincia alla presenza di tutti gli attori del settore (Ance, artigiani, sindacati, Cooperazione) e del governatore Maurizio Fugatti. «Nel metodo è azzardato accelerare su norme che stanno ricevendo pesanti critiche anche a livello nazionale - sottolineano Maurizio Zabbeni, Michele Bezzi e Matteo Salvetti che rappresentano le tre confederazioni sindacali al tavolo appalti provinciale -. Il Trentino si è sempre distinto per la propria capacità di creare norme a tutela del tessuto sociale della propria comunità. Anticipare sulla deregolamentazione del codice appalti appare di segno opposto e ci qualificherebbe all'avanguardia in termini negativi: territorio periferico mero esecutore della volontà altrui».

Per le organizzazioni sindacali anziché costruire bandi di

gara che «premino le imprese strutturate selezionandole sulla base di offerte tecniche di qualità dei lavori o dei servizi richiesti dalla stazione appaltante, prediligendo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa si ritorna a criteri di aggiudicazione legati al prezzo più basso od alla fortuna delle medie delle offerte in gara. Si abbandonano quei criteri che intendevano premiare le imprese che garantivano occupazione stabile, qualità, sicurezza e regolarità del lavoro, qualità tecniche di garanzia nella realizzazione dei lavori e dei servizi. Anziché correggere le storture del sistema per renderlo efficace, ci si arrende a logiche di deregolamentazione».

Altra questione sollevata dai sindacati è quella relativa all'aumento della possibilità di subappaltare. «Anche in questo caso - dicono Cgil, Cisl e Uil - le modifiche nazionali sono oggetto di forte critica, non si comprende la necessità di fare i primi della classe su un tema tanto delicato, fonte primaria di irregolarità e aggiornamento delle norme. Anche in questo caso il Tavolo Appalti nel recente passato aveva affrontato la questione in termini opposti a quanto proposto». Su questi punti le parti hanno deciso di riaggiornarsi per un ulteriore approfondimento.



• Maurizio Zabbeni (Cgil)





TRASPORTI 16

**Concessione A22
Toninelli: si chiude
entro il 19 aprile**

Concessione di A22, Toninelli ha fretta «Intesa entro il 19 aprile» Riunione con i soci del sud

Fugatti valuta il rinvio dell'assemblea per la grana del cda di Autobrennero

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Alla fine, nella seduta del Cipe di oggi, l'argomento nuova concessione di A22 non sarà discusso. Non è stato "ripescato", come avrebbe voluto il ministro **Danilo Toninelli**. Ma gli eventi, nelle ultime ore, hanno subito un'accelerata. Il ministro, dopo l'incontro tecnico al Mit, ha fretta di chiudere: «Da parte del Ministero» spiega in una nota «si è fatto tutto il possibile per trovare un'intesa ed è stata rappresentata alla controparte l'urgenza di arrivare in tempi brevissimi alla conclusione dell'iter». Toninelli si dice «fiducioso», ma riconosce che «rimangono, tuttavia, alcuni nodi sui quali è ancora aperta la riflessione da parte degli enti locali». Il ministro giustifica la fretta richiamandosi alla Commissione europea, che «ha informato che se si dovesse sfiorare il termine del 19 aprile senza un accordo sulla concessione della A22, si aprirebbe per l'Italia una procedura di infrazione».

La sostanza è un prendere o lasciare. Al Mit, ieri l'altro, è stato spiegato ai delegati degli enti locali (**Matteo Migazzi** per la Regione, **Alexander Steiner** per la Provincia di Bolzano, assente Trento) che se non accettano lo schema di accordo, sarà indetta la gara per l'affido della concessione. Il problema è che, appunto, rimangono irrisolti alcuni nodi di sostanza. Un passo avanti

è stato fatto per gli **800 milioni** di opere pubbliche sui territori (**400** in regione, **400** nelle province da Verona a Modena): saranno riconosciuti nel Pef, il piano economico-finanziario, ma saranno poi inseriti nel piano regolatorio (cioè coperti dalle entrate da pedaggio) solo quando ci sarà un progetto esecutivo. E se la singola opera - ad esempio, per Trento, la eliminazione del cavalcavia di Ravina - non sarà ritenuta funzionale ad A22, il contributo di Autobrennero sarà dirottato su un'altra opera. Niente da fare, invece, per i **350 milioni** di finanziamento (tra cui **50** per Interbrennero e l'interporto di Trento) che gli enti territoriali ritengono coerenti con l'accordo con il governo per la gestione del corridoio del Brennero, in cui rientra la convenzione di concessione, ma che per il Mit non hanno niente a che fare con la gestione di A22.

Passo indietro, invece, sulla *governance* del Cic, il comitato (paritario) di indirizzo e coordinamento. Toninelli aveva messo per iscritto che il presidente, espressione governativa, andava scelto tra un tris di nomi indicato dai soci pubblici territoriali. Non è più così: la nuova proposta prevede che il presidente, che avrà poteri dirimenti, sarà scelto tra una terna condivisa dalle parti, non più indicata dai territori. Tra i soci, c'è chi la considera una «nazionalizzazione» mascherata.

I soci pubblici, ora, dovranno decidere se accettare o meno la proposta di Toninelli. Lo faranno la prossima settimana. Anche perché c'è la grana della *governance* del cda di Autobrennero in scadenza, dopo la scoperta che la legge regionale 16 del 15 dicembre 2016 (*L'Adige* di ieri, ndr) e le delibere

conseguenti impongono l'immediata riduzione del numero dei consiglieri da 14 a 5. I soci del sud hanno minacciato la rivolta. Ieri si sono riuniti a Verona, convocati dal sindaco **Federico Sboarina**: «Chiediamo un cambio di rotta, in tempi certi, sul piatto non c'è solo il rinnovo della concessione all'A22, che nei termini annunciati dal ministro Toninelli è inaccettabile, ma anche la possibile riduzione dei membri del cda da 14 a 5» dice Sboarina. I soci del sud, con lettera, hanno scritto al presidente della Regione **Arno Kompatscher** e al governatore trentino **Maurizio Fugatti**, chiedendo di rimediare. Fugatti condivide la ragioni della protesta dei soci del sud, che hanno minacciato l'uscita dalla compagine sociale, anche perché la legge incriminata è opera della giunta regionale precedente, a guida **Ugo Rossi** e Kompatscher. «Non possiamo fare orecchie da mercante alle richieste dei soci del sud, l'A22 va da Brennero a Modena, e le scelte vanno condivise con i territori attraversati, che devono essere rappresentati nel cda. L'autostrada ha ripercussioni ambientali e paesaggistiche: è scontato» dice Fugatti «che i soci del sud debbano avere voce in capitolo».

L'assemblea di nomina del nuovo cda "ristretto" di Autobrennero è però già convocata il 29 aprile. Sarà emendata, prima, la legge regionale, o sarà rinviata l'assemblea? «Sì, sarà modificata la legge: valuteremo come fare» risponde Fugatti «Sul rinvio dell'assemblea decideremo con i soci che incontreremo la prossima settimana. Abbiamo la concessione scaduta, non dobbiamo fare le corse. Tre mesi in più o in meno non cambiano le cose. Ne discuterò con Kompatscher».





Il ministro Toninelli



Il presidente Fugatti

Fondi Ue, 590 milioni al Tunnel di base

Le elezioni europee. Nella stima di 1,5 miliardi in sette anni previsti sul territorio altoatesino c'è anche il Bbt. Numerose imprese locali coinvolte. 1.500 operai, tecnici e impiegati presenti nei cantieri della val d'Isarco

BOLZANO. L'Unione europea in Alto Adige è anche Bbt. Sulla stima di un miliardo e mezzo di finanziamenti europei in sette anni nel nostro territorio, circa 590 milioni andranno alla parte italiana del progetto di Tunnel di base del Brennero. All'opera lavorano grandi società di costruzione, ma non solo. C'è una ricaduta ambientale ed economica per il Bbt.

In vista delle elezioni europee del 26 maggio, proseguiamo gli articoli sull'impatto dell'Ue in Alto Adige. La stima di un miliardo e mezzo di fondi Ue in sette anni sul nostro territorio viene fornita dall'europarlamentare Herbert Dorfmann.

Agli uffici del Bbt in piazza Stazione a Bolzano abbiamo chiesto una sintesi sull'opera e il finanziamento. I costi complessivi per tutto il Bbt nella parte austriaca e italiana sono stati previsti in 8,385 miliardi di euro. La chiusura del cantiere è prevista nel 2027, la messa in esercizio nel 2028.

L'Ue finanzia al 40% i lavori e al 50% le attività di studio (progettazioni e realizzazione del cunicolo esplorativo). Fino al 2015 i lavori venivano finanziati al 30%. La prospettiva è che dal 2012 si passi al 50% di finanziamenti Ue anche per i lavori. La parte restante dei finanziamenti va suddivisa a metà tra Italia e Austria.

Questo lo stato attuale dei finanziamenti europei sulla parte italiana. È in corso di erogazione il budget 2014-2020, con assegnazione di 590 milioni a parziale copertura del quinquennio 2016-2020.

Italia e Austria hanno garantito la copertura finanziaria dell'intero progetto, procedendo con assegnazioni in base alle programmazioni. Le tratte di accesso laterali a Fortezza e in Basa Atesina (in discussione), importanti per il territorio, sono invece di competenza di Rfi per progettazione e realizzazione.

Non viene fornito un dato ufficiale delle ricadute economiche del Bbt sul territorio altoatesino. Negli uffici bolzanini ricordano tuttavia che molte aziende locali sono coinvolte nel maxi quartiere. Vanno poi aggiunte voci come il consumo dell'energia elettrica e la presenza sul territorio di 1500 lavoratori, tra operai, impiegati e tecnici. Sono stati realizzati 900 alloggi per gli operai, cui si aggiungono gli appartamenti presi in affitto. Il Tunnel di base del Brennero è stato progettato per il transito dei treni merci (75%) e dei treni passeggeri a lunga percorrenza (25%). Questo lo stato di avanzamento dei lavori a fine marzo: realizzati complessivamente 99 chilometri su 230, di cui costruiti 27 chilometri di gallerie (su 120 chilometri previsti), 38 chilometri di cunicolo esplorativo (su 61), e 34 chilometri di altre gallerie (su 49).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



• Una visita al cantiere del tunnel di base del Brennero



IL NODO. Vertice in municipio dei rappresentanti degli enti locali di Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia

A22, i soci del sud in rivolta

«Opere e più peso nelle scelte»

Lettera a Trento e a Bolzano di Sboarina e dei colleghi: «Siamo i fondatori dell'Autobrennero, in ballo 800 milioni per i territori»

Enrico Giardini

Alzano il tiro. Per contare e pesare di più nelle decisioni e negli stanziamenti per opere e lavori sui territori. Quindi: serve una nostra maggiore rappresentanza nel futuro Consiglio di amministrazione, e anche nel futuro comitato di indirizzo e coordinamento - di nominato governativa - dove pure saranno cinque. È quanto chiedono i soci pubblici "del sud" della società Autostrada del Brennero indirizzata ai presidenti delle Province autonome di Trento Maurizio Fugatti e di Bolzano Arno Kompatscher. La lettera è partita da Palazzo Barbieri, dove i soci del sud si sono riuniti con il sindaco Federico Sboarina.

Al tavolo con lui l'assessore ai lavori pubblici e infrastrutture Luca Zanotto, il presidente della Provincia di Verona Manuel Scalzotto, il vicepresidente della Camera di Commercio Andrea Prando, il sindaco di Mantova Mattia Palazzi, i presidenti della Provincia di Modena Gian Domenico Tomei e di quella di Reggio Emilia Giorgio Zanni. Il rinnovo del cda dell'A22 - per l'86% di soci pubblici e per il resto di priva-

ti - è fissato per il 29 aprile.

«Chiediamo un cambio di rotta, in tempi certi», dice Sboarina. «Sul piatto non c'è solo il rinnovo della concessione all'A22, che nei termini preannunciati dal ministro Toninelli è inaccettabile, ma anche la possibile riduzione dei membri del cda da 14 a 5. Con i colleghi abbiamo concordato che non può venir meno la rappresentatività di tutti i territori all'interno del cda di A22, anche perché, in un momento così delicato, dobbiamo esserci per monitorare il futuro della società che abbiamo fondato e le scelte decisive per il suo futuro».

Trento, Verona e Mantova, sottolinea Sboarina, «sono i tre enti fondatori della società, nata 60 anni fa, e la rappresentanza territoriale è importante anche per realizzare le opere già programmate». Se il futuro cda sarà di cinque, tre quindi dovrebbero andare ai soci del nord e due agli altri, tra cui Verona (il Comune nel 2018 ha ottenuto un dividendo di un milione 965mila euro). Nel comitato di indirizzo tre membri espressi da Trento e Bolzano e due dalla maggioranza dei soci, gli stessi Trento e Bolzano.

Quindi, indipendentemen-

te dalle scelte - o accordo con il ministero delle infrastrutture guidato per proseguire in house, o gara d'appalto - gli enti locali chiedono rappresentatività e concretezza. E soprattutto tirano fuori l'orgoglio per avere, come detto, fondato sessant'anni fa una società promotrice di un'autostrada strategica per l'Italia, quella tra la pianura padana e l'Austria lungo la valle del Adige e il valico del Brennero. Fortemente voluta e finanziata in massima parte dagli enti locali e con il Governo centrale di allora che frenava e non dava soldi. E ora il Governo vuole prendere in mano le redini del controllo della società.

Nella trattativa tra ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i soci pubblici territoriali, anche 800 milioni per interventi funzionali all'asse autostradale, il cui destino ora è incerto. Sono opere chieste dalle Province socie, alla cui costruzione A22 si è impegnata a contribuire. Tra le opere anche la terza corsia tra Bolzano e Verona, per 91 chilometri. «Se la prospettiva è non pesare nel cda, non avere opere sui territori e non avere dividendi», dice Palazzi, che cosa stiamo a fare nella A22?». Soci del sud, dunque, in rivolta. ●





L'Autobrennero: ne sono soci, tra gli altri, il Comune e la Provincia di Verona e la Camera di Commercio

La scommessa dell'edilizia: riquilificazione urbana ma che sia sostenibile

Costruzioni e sistema casa, la due giorni di Confartigianato

«Aedifica» oggi e domani

di **Andrea Alba**

MONTECCHIO MAGGIORE Due giorni per parlare di riquilificazione urbana ed edilizia innovativa. Ma anche di infrastrutture, a partire dal progetto dell'autostrada Valdastico Nord: ad «Aedifica», manifestazione che Confartigianato Vicenza quest'anno terrà oggi e domani alla Fondazione Bisazza di Montecchio Maggiore, si parlerà anche degli aspetti tecnici della progettazione del completamento della A31 verso nord.

Sono 25 gli eventi in programma nei saloni della fondazione, ad ingresso libero con prenotazione obbligatoria: i temi di «Aedifica» vanno dai casi di edifici ad alta efficienza energetica, alla pianificazione del territorio e al vivere «sostenibile», fino alla sicurezza di immobili e infrastrutture. E toccherà anche argomenti come la prevenzione sui luoghi di lavoro e l'adozione di tecnologie 4.0. Fra gli altri un «talk» da non perdere è quello di stasera alle 18, «10+1 progetti di rigenerazione urbana delle periferie». Il docente dell'università di Padova Edoardo Narne parlerà di nuove metodologie di lavoro per riprogettare e rigenerare periferie e centri urbani del Veneto: il progetto, condotto da qualche anno con l'ateneo, ha coinvolto l'archi-star Renzo Piano. Oggi pomeriggio, alle 14, si parlerà invece de «L'uso del «Bim» nella progettazione delle opere infrastrutturali ed edili». L'ingegner Mauro Masoli porterà appunto l'A31 Nord come caso studio per l'uso del «building in-

formation modeling», una modellizzazione informatica innovativa per le costruzioni, confrontandosi con Giuseppe Martino (Politecnico di Milano) e Gabriella Costantini (A4 Holding).

C'è poi grande attesa dagli operatori del settore per il convegno in programma domattina alle 9 «Piano Casa, la riquilificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio: politiche per il recupero, crediti edilizi, tutela del suolo». Qui il confronto sarà fra le vecchie e nuove misure incentivanti al recupero dell'edilizia esistente, anziché alla costruzione del «nuovo». E se anche i posti per questo appuntamento sono già esauriti, tutte le informazioni si potranno reperire tramite Confartigianato. Nella due giorni non mancheranno approfondimenti sulla necessità di manutenzioni e monitoraggi su edifici e infrastrutture. Domani alle 14 ne parleranno il docente del politecnico milanese Carmelo Gentile e il progettista Maurizio Milan. Nomi noti: Gentile depositò uno studio sul ponte Morandi di Genova prima del crollo, evidenziando le condizioni di estrema criticità di uno dei tiranti (l'ingegnere ha poi ripetuto i contenuti alla procura che segue l'inchiesta), mentre Milan è conosciuto per aver progettato il MuSe di Trento ma anche parte del restauro della Basilica Palladiana a Vicenza. E fra i vari eventi domani ce ne sarà anche uno con una «star» televisiva a parlare di arredamento d'interni: Paola Marella, alle 16 al convegno «Le emozioni del colore: tecniche e uso del colore in architettura e marketing tramite l'ausilio della realtà aumentata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Salone»

● Prende il via oggi alla Fondazione Bisazza di Montecchio Maggiore «Aedifica», la due giorni che Confartigianato dedica all'innovazione e alle migliori esperienze nel campo degli edifici ad alta efficienza energetica, alla pianificazione del territorio e del vivere «sostenibile», alla sicurezza di immobili e infrastrutture 25 gli eventi proposti



Decreto crescita

Il caso dei termini per le soprintendenze

È scontro sulla norma del decreto crescita che punta ad accelerare i lavori dei privati proprietari di beni tutelati. Secondo quanto si apprende da fonti del ministero dei Beni culturali, al pre-Consiglio i rappresentanti del ministero avrebbero ribadito l'irricevibilità della norma che taglia a 90 giorni i tempi per la risposta delle soprintendenze. Scaduto il termine, scatterà il silenzio assenso. Già nei giorni scorsi il ministro Alberto Bonisoli si era espresso negativamente sulla norma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vittorio Veneto Traforo finito anzi no: operai ancora al lavoro

Ieri doveva essere ufficialmente l'ultimo giorno di lavoro per la ditta a cui Anas ha appaltato il primo stralcio "La Sega-Rindola" della variante alla statale 51 d'Alemagna, meglio nota come Traforo di Santa Augusta. I lavori si sarebbero dovuti concludersi nell'agosto 2016, tempi poi ricalcolati con scadenza fissata a ieri. Ma girando tra Rindola e Borghel, gli operai erano ancora in pieno lavoro.

Borsoi a pagina XXI

Traforo 5 anni dopo «E ancora non è finita»

► Ieri il cantiere doveva ufficialmente chiudere, ma gli operai erano al lavoro ► Residenti esasperati: «Rumori anche di notte, ci hanno reso la vita un inferno»

VITTORIO VENETO

«Ultimo giorno di cantiere? Non ci credo» afferma Paolo. «Siamo già in ritardo di oltre due anni» gli fa eco Adelino. «Ci vorrà ancora un anno prima che le auto possano passare» stima Bruno. Ieri doveva essere ufficialmente l'ultimo giorno di lavoro per la ditta a cui Anas ha appaltato il primo stralcio "La Sega - Rindola" della variante alla statale 51 d'Alemagna, meglio nota come Traforo di Santa Augusta. Questi lavori avrebbero dovuto concludersi ad agosto 2016, tempi poi ricalcolati con scadenza fissata a ieri. Ma girando tra Rindola e Borghel, ieri gli operai erano ancora in pieno lavoro: c'era chi installava le barriere fonoassorbenti lungo il tracciato in trincea e chi alla guida del rullo compressore percorreva la strada, per ora finita con ghiaia in attesa di essere asfaltata. I lavori,

dunque, non sono ultimati.

RUMORI E DISAGI

Nelle ultime settimane molti lavori hanno subito un'accelerata. Lo sa bene chi vive nelle abitazioni che si affacciano sul cantiere. «La scorsa notte è stata insostenibile per i rumori - testimonia Cosetta Piccin la cui casa in via Rindola Bassa dista un paio di metri dal cantiere -. Da due mesi stanno passando con il rullo sulla strada rendendoci la vita un inferno. Nella primavera di cinque anni fa partivano i primi scavi davanti a casa mia. I rumori si sono attutiti solo quando hanno lavorato dentro la galleria. Speriamo che le barriere fonoassorbenti che stanno posizionando, io ne avrò una alta 4 metri davanti alla porta di casa, possano servire a qualcosa. Fino ad oggi non hanno mai fatto nulla per renderci la vita vivibile, le prescrizioni come il posiziona-

mento di barriere mobili o il transito dei mezzi a passo d'uomo non sono mai state attuate». Condivide il medesimo disagio Paolo Ballarin. La sua casa, al civico 12 di via Citolini, pure si affaccia sulla variante nel punto in cui va sottoterra. L'abitazione, fin dall'avvio degli scavi, ha registrato delle fessurazioni su pareti e pavimenti. «Ho già fatto fare una perizia tecnica e la causa per il risarcimento danni è già avviata, siamo in attesa che sia fissata l'udienza» racconta Ballarin. Già fissata è invece l'udienza



per un'altra causa, quella con cui chiede un risarcimento per il danno psico-fisico patito in questi anni di cantiere: «Il 18 aprile finalmente saremo davanti al giudice – racconta Ballarin -. Soprattutto di notte abbiamo patito parecchi disagi. Anche stanotte (ieri ndr) non sono riuscito a chiudere occhio. C'è una sorta di aspiratore all'imbocco della galleria che fa un rumore continuo, spero non rimanga attivo per sempre, altrimenti per noi sarebbe la fine. E poi il rumore dei rulli compressori, così assordante negli ultimi giorni. Questa non è più vita. Stanno installando barriere antirumore, ma non so se serviranno. Se il rumore, aperta la strada, sarà permanente, dovrò fare nuovamente causa».

NON SOLO CRITICHE

Serio De Nardi ha il suo orto, tra Rindola e Borghel, che confina con il cantiere. «Io sono contento di questa strada» esordisce. Con lui ci sono degli amici, Bruno “malta” – soprannome che ci tiene a precisare per

testimoniare il suo passato da edile – dice: «Rumori e polvere fanno parte dei giochi, è normale e a me va bene così». E da edile, concorda con l'amico: «Hanno fatto un bel lavoro». «È da 50 anni che aspettiamo il traforo – interviene abitante di Rindola Alta -, io sono a favore. L'unica cosa che stona è l'uscita su via Carso: la rotatoria doveva essere fatta su via Cavallotti (via Vittorio Emanuele II ndr)». Adelino Zambon abita nella zona sud della città, ma ieri era a Rindola per dare un occhio al cantiere. «Ci vengo ogni tanto – racconta dopo aver scrutato dalla rete i lavori -, questa è un'opera necessaria per la città, l'attendevamo da 70 anni. Non capisco però a cosa possa servire la rotonda che hanno realizzato qui a Rindola, mentre per l'uscita io l'avrei fatta in Largo Cavallotti». «Ieri (martedì) – testimonia Luigina Da Re di Rindola – non si poteva dormire, in salotto i quadri vibravano. Questa strada ha rovinato l'ambiente, i nostri prati, ha portato la devastazione. Perché non si è preferito rendere gratuita l'A27?». A Borghel, solo una delle case sotto cui si è

scavata la galleria, quella più nuova che si trova in via Vineira, è tornata ad essere abitata, mentre le altre rimangono “case fantasma” in attesa che vengano sistemate. E proprio in una di queste, ieri, degli operai erano al lavoro.

IN VIA CALLALTA

In via Callalta i residenti che abbiamo incontrato non hanno palesato alcun disagio per il cantiere. «Sono contenta di quest'opera» dice Maria Girardi. «I rumori non mi hanno dato fastidio – testimonia Patrizia -, certo prima questa era una zona tranquilla, c'era un prato e a lavori conclusi ci dovremo riabituare al silenzio. Dopotutto le strade ci vogliono e anche per realizzarne altre, che tutti percorriamo, sono stati espropriati terreni e fatti lavori». «Il secondo stralcio fino all'ospedale è necessario – interviene il sindaco Roberto Tonon – e la progettazione sta andando avanti, mentre sulle tempistiche non so. Una circoscrizione fino all'avioaeroporto, progetto di 30 anni fa, non ha senso: ora ci sono altre strade».

Claudia Borsoi

VIAGGIO TRA BORGHEL E RINDOLA

Danni nelle abitazioni,
cause civili per i risarcimenti
e per i disagi psico-fisici:
«Ma qui tuttora non si dorme»





FUTURO INCERTO Il cantiere del traforo avrebbe dovuto chiudere ieri. Nella foto sotto due residenti: Paolo Ballarin e Maria Girardi

Ponte Molin, il Comune al Porto: «Così non si può fare»

L'ASSESSORE DE MARTIN: «QUALCOSA NON È STATO PENSATO I NOSTRI UFFICI DISPONIBILI A TROVARE UNA SOLUZIONE»

LA POLEMICA

VENEZIA Il ponte Molin, che unisce l'ex Marittima con San Basilio si farà e certamente sarà accessibile. Ma non sarà esattamente come lo ha concepito lo studio di architettura A+M2A, con la rampa a "S" rovesciata che tante polemiche ha creato sia in Consiglio comunale che in Consiglio di Municipalità.

Ieri l'assessore all'Urbanistica e all'Edilizia Privata, Massimiliano De Martin, ha fatto capire tra le righe che ci sono cose che devono essere riconsiderate e che è pronto a farsi carico della velocizzazione dell'iter autorizzativo dell'opera.

«Lo abbiamo detto in tutte le salse - afferma - quella è una nuova parte della città e il ponte deve essere ricostruito. Durante la commissione è emerso che non si sono analizzate tutte le valenze, a cominciare dal traffico acqueo che passa sotto quel ponte. E poi non si è valutato se era il caso di costruire un ponte solo e non due che si intersecano in cima, quindi pensare anche di trovare una soluzione diversa. Ma non si mette assolutamente in discussione l'accessibilità».

De Martin porge la mano al presidente del Porto Pino Musolino, che ritiene impossibile attendere i tempi necessari per ripartire con le autorizzazioni di un nuovo progetto e ha affermato non più tardi di martedì che "è arrivato il tempo delle decisioni" e che se non arriverà l'autorizzazione lo ricostruirà in legno com'era e dov'era.

«Non è corretto usare l'accessibilità come strumento di scambio - dice De Martin - saremo molto vicini al Porto. I miei uffici sono a disposizione per trovare una soluzione. Sappiamo che è un'opera progettata e pagata dal Porto, però per come è stata pensata deve passare per il Consiglio comunale. Ricordo anche che il progetto ha trovato il no anche da parte della Municipalità, che non rappresenta la maggioranza del Consiglio comunale. Quindi questo significa che qualcosa non è stato pensato. Su questo qualcosa siamo disponibili, senza retropensiero a lavorare assieme».

Per De Martin, comunque, il "com'era e dov'era" è un rischio relativo e dipende dalla buona volontà.

«È vero - conclude - che si dovrà intraprendere una nuova conferenza di servizi, ma c'è tutta un'analisi territoriale dell'area dell'impatto che è stata già analizzata. L'invito che faccio è vederci al più presto. Noi Comune mettiamo a disposizione gli uffici per trovare un accordo importante che soddisfi le aspettative di tutti».

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO Il rendering del ponte concepito dal Porto, che ha trovato l'opposizione dei consiglieri comunali e di municipalità



San Donà “Porta Nord” Le perplessità sui finanziamenti

Il governo Conte ha confermato l'assegnazione di 4,8 milioni di euro per rilanciare il quartiere “Porta Nord” di San Donà, ma sono cambiati tempi e modalità per ottenere i fondi per cui «la nuova

incognita è ottenere un nuovo termine per la fine dei lavori» afferma il presidente di Atvo Fabio Turchetto. Le spese saranno, infatti, rimborsate solo al termine.

De Bortoli a pagina XVIII

Porta Nord, cambiano le regole «I finanziamenti sono a rischio»

► I fondi saranno erogati solo dopo la realizzazione dei tre progetti previsti

► Atvo: «Situazione poco chiara, serve un nuovo termine per la fine dei lavori»

SAN DONÀ

«Porta Nord: la nuova incognita è ottenere un nuovo termine per la fine dei lavori». A fare il punto della situazione è il presidente di Atvo Fabio Turchetto. Il governo Conte, infatti, ha confermato l'assegnazione di 4,8 milioni di euro complessivi per rilanciare il quartiere a Nord della città. Sono cambiati però tempi e modalità per ottenere i fondi: saranno rimborsati solo al termine dopo la costruzione dei tre progetti legati tra loro che comprendono due nuove stazioni di autobus e treni da costruire in via Pralungo e la riqualificazione dell'ex cantina sociale, che vede impegnato il Comune. «I bandi per assegnare i lavori dovrebbero essere pronti nel mese di maggio, in accordo con Città metropolitana – spiega Turchetto – ma il problema ora riguarda non l'avvio ma la conclusione dei lavori». Il “Bando periferie”, approvato dal Governo Gentiloni, infatti, prevedeva che le nuove opere fossero realizzate entro il 2020. Il percorso, però, si era interrotto per circa un anno con il Governo Conte, stabilendo che i fondi destinati alla Porta Nord saranno erogati in base allo stato di avanzamento lavori. «Ho letto la nuova convenzione e sono perplesso – continua il presidente di Atvo – Non c'è alcun accenno ad un eventuale slittamento dei termini origi-

nari. Può trattarsi di una svista ma non è chiaro se il termine resta quello previsto con il governo precedente o verrà posticipato. Della sospensione di circa un anno si dovrebbe tener conto, per questo ho chiesto dei chiarimenti a Città metropolitana, che dovrebbe essere anche la stazione appaltante delle opere». Il punto da interpretare è importante. «Mantenere la data della fine del 2020 vorrebbe dire dover correre con i lavori – continua – inoltre se non rispettata la scadenza i fondi potrebbero non essere erogati». Nel dettaglio: 1 milione e 700mila di euro sono destinati alla riqualificazione dell'ex cantina sociale. Per la vicina stazione degli autobus si tratta di 2 milioni di euro di soldi pubblici con altri 3 milioni sostenuti da Atvo per un investimento complessivo di 5 milioni. Dal canto suo anche Rete Ferroviaria Italiana è pronta a partire con i bandi di gara. L'investimento da compiere non riguarda solo la stazione di San Donà ma tutta l'asta che va da Marghera a Portogruaro, per un costo complessivo di circa 12 milioni di euro. Rfi di recente ha ribadito la massima disponibilità per realizzare la nuova stazione, il contributo pubblico previsto è di 1 milione e 100mila euro, a fronte di un costo totale di 2 milioni e 200mila.

Da Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





FABIO TURCHETTO

«Ho letto la convenzione e sono perplesso: non c'è alcun accenno a un eventuale slittamento dei termini originari»



SAN DONA' Atvo preoccupata per i fondi destinati alla costruzione della Porta Nord

PER I BONUS

***Edilizia, dati
sui siti Enea
entro tre mesi***

Dall'11 marzo scorso sono online i due nuovi siti Enea per la trasmissione dei dati degli interventi di risparmio energetico, con data di fine lavori nel 2019, che accedono alle detrazioni fiscali. Per entrambe le misure di incentivazione previste (Ristrutturazioni edilizie e Riqualificazione energetica), dalla pagina <https://detrazionifiscali.enea.it> è possibile consultare e scaricare i relativi documenti di riferimento: **Elenco degli interventi;** «Guida rapida»; «Vademecum»; faq e guide dell'Agenzia delle entrate. Il termine per la trasmissione dei dati all'Enea, per entrambi i meccanismi di detrazione fiscale, è di 90 giorni dalla data di fine lavori. Per gli interventi la cui data di fine lavori è compresa tra il 1° gennaio 2019 e l'11 marzo 2019, il termine di 90 giorni decorre dall'11 marzo, giorno di messa online del sito Internet.



CONSIGLIO REGIONALE

I Comuni potranno bloccare il raddoppio delle abitazioni

MATTIA PERTOLDI

Riunioni fiume di maggioranza con un almeno parziale dietrofront sulla deregulation edilizia, interruzioni del Consiglio, botta e risposta con il Pd e una tensione strisciante culminata in una telefonata di fuoco di Massimiliano Fedriga, necessaria a rimettere tutti in riga. La prima giornata di discussione sulla maxi-legge "omnibus" voluta dalla Lega - con oltre 200 emendamenti presentati - va in scena, in altre parole, con un nuovo, piccolo, psicodramma in casa del centrodestra e un'opposizione che si prepara a tenere «ad oltranza» in Aula i consiglieri del centrodestra.

/PAG. 14

Case da ampliare il Carroccio cede sull'asse tra Pd, Progetto Fvg e Fi

Intesa dopo l'ira di Fedriga e le tensioni nella maggioranza I Comuni decideranno sull'aumento degli spazi fino al 50%

Il Carroccio non molla sull'estensione entro il 60 per cento degli alberghi

Mattia Pertoldi

TRIESTE. Riunioni fiume di maggioranza con un almeno parziale dietrofront sulla deregulation edilizia, interruzioni del Consiglio, botta e risposta con il Pd e una tensione strisciante culminata in una telefonata di fuoco di Massimiliano Fedriga, necessaria a rimettere tutti in riga. La prima giornata di discussione sulla maxi-legge "omnibus" voluta dalla Lega - con oltre 200 emendamenti presentati - va in scena. In altre

parole, con un nuovo, piccolo, psicodramma in casa del centrodestra e un'opposizione che, per citare Sergio Bolzonello, si prepara a tenere «ad oltranza» in Aula i consiglieri del centrodestra.

L'EMENDAMENTO PD

Le acque, nella maggioranza, cominciano ad agitarsi di prima mattina quando il Pd presenta un emendamento in cui, in estrema sintesi, si prevede che le deroghe edilizie contenute nella legge - dalle case agli alberghi - possano essere applicate soltan-

to in caso di placet formale da parte dei Consigli comunali. Un'opzione che, tutto sommato, non trova la piena contrarietà di Forza Italia e Progetto Fvg, quantomeno a livello di possibilità di discus-



sione, con la conseguenza che la Lega chiede e ottiene una sospensione dei lavori. Logico perché accettare una proposta del genere significherebbe, di fatto, affossare la ratio della norma che prevede una serie di deregulation che bypassano il parere dei Comuni proprio per velocizzare iter e burocrazia. La maggioranza si chiude in conclave e – si racconta – volano parole grosse. Fino a quando non chiama, da Roma, direttamente Fedriga che usa toni forti, soprattutto nei confronti degli azzurri, non soltanto per la posizione sull'emendamento, ma anche in relazione alla proposta di Mara Piccin (Fi) di utilizzare arco e frecce per la caccia agli ungulati cui viene chiesto, senza troppi giri di parole, di ritirarla.

IL COMPROMESSO

Alla fine come è successo in più occasioni nella maggioranza, a partire dal terzo mandato per i sindaci chiuso a quota 2 mila abitanti, la soluzione viene trovata come forma di compromesso. L'idea è del capogruppo leghista Mauro Bordin, vero "padre" della legge, che apre sì a modifiche, ma soltanto parziali. Nel pomeriggio, infatti, viene depositato un nuovo emendamento in cui si spiega come i Consigli comunali possano decidere, con votazione ufficiale, di non consentire le deroghe edilizie, ma limitatamente alle abitazioni che, vale la pena ricor-

darlo, secondo la norma in discussione potranno essere ampliate senza particolari patemi fino al 50% della superficie. La motivazione di fondo, d'altronde, è chiara e cioè quella di mettere in capo ai municipi l'eventuale decisione di limitare quella che viene vista come una chance determinante per il recupero della competitività regionale. Sia come sia, ai dem la via di mezzo leghista non piace perché avrebbero voluto un limite di deroga totale – a partire dalle strutture alberghiere che potranno essere allargate in deroga fino al 40%, ampliabile al 60%, della grandezza –, ma su questo il Carroccio non ci sente. L'emendamento, quindi, passa con i voti della sola maggioranza al pari di quello, contestato dall'opposizione, che prevede come i costi per le varianti per nuove zone industriali possano essere sostenuti direttamente dal richiedente. E lo stesso discorso vale per l'autorizzazione al recupero e alla trasformazione edilizia, senza interessare il livello regionale, delle aree dismesse sul territorio. «Così negate ogni autonomia ai sindaci nel governo dei territori», tuona il dem Diego Moretti cui fa eco il segretario regionale dem Cristiano Shaurli che parla di «centrodestra diviso all'interno e che vaga senza meta e senza guida».

ADDIO AD ARCO E FRECCHE

Difficile dire se l'assenza di Piccin dai lavori d'Aula nel

pomeriggio sia dovuta allo scontro sui suoi emendamenti che toccano la legge regionale sulla caccia – tra l'altro giudicata a rischio di costituzionalità dagli uffici nella parte in cui si vuole autorizzare l'utilizzo di fonti luminose notturne –, ma resta il fatto che, dopo le polemiche di questi giorni, oggi l'articolo di legge che tratta la materia venatoria sarà stralciato – salvo sorprese – e rimandato ad altra data. Anche in questo caso, però, la maggioranza arriva a questa conclusione soltanto dopo una trattativa che ha portato all'ennesimo patto di non belligeranza. Perché Piccin accetta sì il ritiro dei suoi emendamenti, ma soltanto a condizione che anche gli altri partiti facciano lo stesso. Accordo chiuso e così se della caccia a cervi, caprioli e cinghiali come novelli Robin Hood se ne riparerà – forse – più avanti, lo stesso discorso vale per la copertura dei costi per le abilitazioni (proposta della giunta) e sulle riserve di caccia (Lorenzo Tosolini). Tutti emendamenti che "salteranno" questa mattina consentendo al centrodestra, quantomeno, di evitare una nuova mina sul percorso della "omnibus" e, parallelamente, evitare di mettere mano a un tema, quello dell'attività venatoria, che ha creato problemi e grattacapi in tutte le passate legislature lasciando sul campo più di qualche scampo politico, anche di primo piano. —

 BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Da sinistra, i consiglieri Cosolini e Bolzonello del Pd e il leghista Bordin durante la seduta di ieri

Salini Impregilo muove verso il maxi polo da 12,6 mld di ricavi

(Follis a pagina 9)

L'ACQUISTO DI COSSI È UN PASSO VERSO LA CREAZIONE DEL CAMPIONE DELLE COSTRUZIONI

Salini muove verso il maxi-polo

La società procede spedita su Progetto Italia. Con Astaldi nascerà un gruppo da 8,8 mld di ricavi. Poi sotto con Glf, Condotte, Pizzarotti e Vianini. Obiettivo: 12,6 miliardi di fatturato nel 2020

DI MANUEL FOLLIS

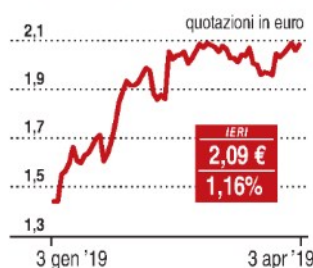
Il polo nazionale delle costruzioni, ossia il «Progetto Italia» di Salini Impregilo, prende sempre più forma, in linea con i piani del gruppo che prevedono la creazione di un campione italiano delle infrastrutture. Ieri la società guidata da Pietro Salini ha acquisito la Cossi Costruzioni tramite un'operazione finalizzata a consolidare e sviluppare il patrimonio di competenze del settore del tunneling, con particolare riferimento al mercato svizzero. L'operazione prevede la ricapitalizzazione di Cossi da parte delle banche tramite rinuncia alla maggior parte dei propri crediti, per un valore di 24 milioni, a cui si aggiunge un prestito di 12 milioni da parte di Salini Impregilo per mettere in sicurezza le operazioni correnti e finanziare temporaneamente il capitale circolante netto. Si tratta di una piccola operazione, in ogni caso molto più piccola di altre che sono ipotizzate dal Progetto Italia. Il deal prevede infatti in una prima fase il consolidamento di Salini Impregilo e Astaldi, con l'obiettivo di ridurre l'indebitamento e aumentando l'efficienza interna. Al momento sono ancora in corso le trattative con le banche coinvolte (la proroga

è stata concessa fino al 20 maggio) e quindi mancano i dettagli da far arrivare poi sul tavolo della Cassa Depositi e Prestiti, interessata a far parte di questo polo ma in attesa appunto di un progetto definitivo per poter esprimere un parere. Lo scenario previsto da Salini Impregilo prevede che l'entità combinata Salini Impregilo-Astaldi possa raggiungere nel 2021 circa 8,8 miliardi di fatturato e 440 milioni di euro di ebit.

Nella seconda fase dell'operazione Progetto Italia sono previste altre aggregazioni. Alcune delle quali, come dimostra il deal finalizzato ieri su Cossi, sono già state avviate. Tra le ipotesi contenute nel piano di Progetto Italia ci sono ad esempio Grandi Lavori Fincosit, di cui peraltro Salini Impregilo in ottobre ha già rilevato le controllate Seli Overseas (infrastrutture in galleria) e Glf Construction Co. (Miami, Usa), ma anche Cmc oppure Condotte, gruppi le cui difficoltà sono ormai conclamate. Non solo; lo scenario prevederebbe anche l'aggregazione successiva di colossi del settore come Pizzarotti o Vianini, con l'obiettivo finale di aumentare la dimensione e acquisire expertise specializzate. E così, seguendo l'iter tracciato da Progetto Italia, il player finale

potrebbe raggiungere nel 2020 circa 12,6 miliardi di fatturato consolidato e almeno 600 milioni di ebit. Nel frattempo, dando un segnale politico chiaro nei confronti della società, ieri il primo ministro italiano Giuseppe Conte, in occasione della sua visita ufficiale in Qatar, ha visitato anche due infrastrutture che Salini Impregilo sta consegnando nei prossimi mesi: la nuova metro, la Red Line North, e lo stadio Al Bayt nella città di Al Khor che ospiterà la coppa del mondo Fifa nel 2022. L'obiettivo, informa una nota, della prima fase della nuova rete metropolitana di Doha è quella di trasportare entro un anno 600 mila passeggeri al giorno. L'opera rientra all'interno della Qatar National Vision 2030, il programma strategico che il Qatar ha lanciato per diversificare la sua economia e diventare meno dipendente da petrolio e gas. La linea commissionata da Qatar Rail a Salini Impregilo e i suoi partner nella joint-venture Isg, consta di 7 stazioni e 13,4 chilometri di tunnel, scavati impiegando 4 Tunnel Boring Machine-Tbm che hanno lavorato su tunnel paralleli. Da segnalare infine che ieri il titolo Salini Impregilo ha terminato le contrattazioni in rialzo dell'1,16% a 2,09 euro. (riproduzione riservata)

SALINI IMPREGILO





*Pietro
Salini*

Paolo Astaldi accorcia la catena di controllo

di *Andrea Giacobino*

In attesa che si finalizzi il salvataggio attraverso il polo delle costruzioni guidato da Salini Impregilo e Cdp, Paolo Astaldi accorcia la catena di controllo del suo gruppo. È stato appena depositato in Italia e in Lussemburgo il progetto di fusione transfrontaliera della Finetupar International basata nel Granducato nella Fin.Ast. che detengono rispettivamente il 16,4% e il 52% circa della quotata. Francesca della Torre, madre di Paolo Astaldi e presidente di Fin.Ast., spiega nel progetto di merger che l'operazione ha una sua prima motivazione nel fatto che il Lussemburgo, dove il veicolo era stato costituito nel 1992, non è più «un centro finanziario nevralgico». Il secondo motivo è legato all'accordo d'investimento firmato il 19 febbraio tra Astaldi e Salini Impregilo di ricapitalizzazione della prima nell'ambito del concordato in continuità aziendale: in tale contesto è stato deciso di razionalizzare la propria catena di controllo eliminando per Fin.Ast. «costi e duplicazioni connessi al mantenimento di una subholding intermedia». La fusione, anche se transfrontaliera, avverrà in forma semplice senza concambi poiché Finetupar International, di cui saranno annullate tutte le azioni, è interamente controllata da Fin.Ast. La cassaforte degli Astaldi ha chiuso il 2017 con un utile netto di 8,4 milioni e un patrimonio netto di 81,3 milioni. (riproduzione riservata)



IN BREVE**AUTOSTRADE****Ministero fiducioso
sulla concessione A22**

Sul rinnovo della concessione dell'Autostrada A22, e l'affidamento a una in house totalmente pubblica, le parti sono prossime a un accordo. «Ci sono stati, con gli enti territoriali interessati, diversi punti di avvicinamento ed il ministro Arturo Toninelli è fiducioso che si arrivi in tempi brevi a una conclusione positiva della trattativa». È quanto annuncia il ministero delle Infrastrutture in una nota. Rimangono, tuttavia, alcuni nodi sui quali è ancora aperta la riflessione da parte degli enti locali.



VERSO IL DEF

**Investimenti
e cantieri:
4 miliardi
per spingere
il Pil 2019**

Gianni Trovati

GLI EFFETTI

Investimenti privati e cantieri: una spinta al Pil da 4 miliardi

Con i decreti sblocca-opere e crescita si punta ad alzare lo sviluppo da 0,1% a 0,3%

Gianni Trovati

ROMA

Il lavoro infinito sul pacchetto crescita accompagnato dal dibattito incendiario di queste ore punta a permettere al governo di rafforzare le basi del Def, che anche secondo il premier Conte sarà varato rispettando la scadenza del 10 aprile (l'ipotesi è di approvarlo martedì 9 perché mercoledì c'è il consiglio europeo sulla Brexit, anche se continua a non essere escluso uno slittamento di qualche giorno). Con le nuove regole in Gazzetta Ufficiale, si potrà evitare di limitarsi a un quadro tendenziale schiacciato dalla congiuntura, con una crescita vicina allo zero; e sarà possibile indicare una dinamica un po' più animata. Di quanto?

I modelli econometrici del Mef sono in piena attività. Anche perché la ricerca delle coperture necessarie a far partire il capitolo fiscale in forma completa, con super-ammortamento, tagli Ires e deducibilità Imu sui capannoni, è complicata. E il pomeriggio è stato occupato dalle riunioni tecniche per fissare i numeri. In ogni caso l'effetto per il 2019 difficilmente potrà superare i due decimali di Pil (fino a 4 miliardi), perché le misure entrano in campo in corso d'anno e la loro configurazione spalma i loro effetti nel tempo. Ma il Def deve guardare al 2020-2022. E per l'anno prossimo, quando saranno attive per 12 mesi e saranno pieni gli effetti di cassa di interventi come il taglio Ires, le nuove regole potranno dare risul-

tati più generosi, stimabili intorno allo 0,4-0,5% del Pil. Certo: come mostrano le rapide revisioni al ribasso di questi mesi, nelle fasi di cambiamento del ciclo molti programmi restano scritti sull'acqua. Ma le cifre in arrivo sono importanti sul piano politico, perché trasmettono un messaggio anti-ciclico a partner Ue e investitori; e su quello contabile, perché consentono di costruire un quadro macro e di finanza pubblica meno distante dagli obiettivi faticosamente concordati a dicembre.

Perché senza gli interventi in arrivo il quadro a legislazione vigente registrerebbe una crescita sostanzialmente piatta, intorno allo 0,1% (Sole 24 Ore del 27 marzo). Le ricadute sulla finanza pubblica porterebbero il deficit sopra il 2,3%, ma un aiuto in più (un decimale) arriva dal maxi-utile girato da Bankitalia, 2,3 miliardi sopra l'assegno dello scorso anno. In gioco ci sono poi i due miliardi (un decimale di Pil) congelati dalla manovra. Anche se l'incognita vera resta il debito e la possibilità reale di tamponarne la crescita con il piano di privatizzazioni da 18 miliardi che sarà ribadito dal Def.

Una forbice da due decimali tale da portare la crescita verso il +0,3-0,4%, non sarebbe un inedito per il Def di aprile. Una distanza analoga, ma più tradizionalmente sul deficit e non sul Pil, era stata indicata nel Documento 2017, approvato insieme alla correzione da 3,5 miliardi chiesta da Bruxelles (quella che estese lo split payment alle società). In questo caso, le novità si concentrerebbero sul denominatore, in un compito affidato soprattutto alla spinta fiscale di taglio Ires,

incentivi agli investimenti privati e taglio Imu. All'Economia si discute poi dell'effetto da attribuire allo sblocco della liquidazione dei dipendenti pubblici, molto voluto dal viceministro all'Economia Massimo Garavaglia (Lega) e alzato a 45mila euro dalla conversione del decreto su reddito e pensioni: secondo il Carroccio la mossa può anticipare intorno ai 7 miliardi per chi esce dagli uffici pubblici, e ne va calcolato l'impatto sui consumi. Nel conto, però, deve entrare anche l'addio alla mini-Ires, che prevedeva di alleggerire di 9 punti l'imposta sugli utili reinvestiti in macchinari e nuova occupazione. I suoi 2,2 miliardi in tre anni entreranno nelle coperture per le nuove misure fiscali, perché la complessità del meccanismo ne ha bloccato lo sviluppo sul nascere; ma i calcoli di dicembre le attribuivano un effetto espansivo che non c'è stato.

Sul 2020 la distanza da coprire è per ora un po' più piccola. Il programma di dicembre puntava a una crescita dell'1,1%, ma i saldi di finanza pubblica erano ancorati a un tendenziale dello 0,8 per cento. Gli ultimi conti fissavano ora la linea intorno allo 0,6%, confidando su una ripresa nella seconda metà del 2019 che proprio i decreti attesi oggi in consiglio dei ministri provano a puntellare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OBIETTIVO DEF**0,4-0,5%****Gli effetti sul Pil nel 2020**

L'effetto delle misure per la crescita per il 2019 difficilmente potrà superare i due decimali di Pil (fino a 4 miliardi), perché le misure entrano in campo in corso d'anno. Ma per l'anno prossimo, quando saranno attive per 12 mesi e saranno pieni gli effetti di cassa di interventi come il taglio Ires, le nuove regole si potranno avere risultati più generosi, stimabili intorno allo 0,4-0,5% del Pil. Nel Def sarà ribadito il piano di privatizzazioni da 18 miliardi perché la vera incognita resta il debito e la sua continua crescita

SALINI IMPREGILO+1,16%

Slitta a maggio l'offerta per Astaldi Rilevata la valtellinese Cossi

Salini Impregilo chiede più tempo per presentare il piano definitivo per il salvataggio di Astaldi e nel frattempo rileva la maggioranza di Cossi Costruzioni.

Nel dettaglio il gruppo di costruzioni, ieri ben comprato in Borsa con le azioni in rialzo dell'1,16%, ha fatto slittare al 20 maggio la scadenza inizialmente fissata al 31 marzo per l'offerta originaria relativa al dossier Astaldi. Tale data era stata decisa come limite per raggiungere un accordo con le banche creditrici.

Nello stesso tempo e in attesa che il quadro Astaldi si delinei in modo certo, Salini Impregilo ha annunciato la chiusura dell'acquisizione della maggioranza di Cossi Costruzioni da Società Italiana per Condotte d'Acqua, oggi in amministrazione straordinaria. L'accordo prevede che Salini Impregilo arrivi a detenere il 63,5% dell'azienda, che manterrà nel libro soci la famiglia Cossi e la Popolare di Sondrio, entrambe col 18,25%. L'operazione prevede la ricapitalizzazione della società valtellinese da parte delle banche attraverso la rinuncia alla maggior parte dei propri crediti, per un valore di 24 milioni, a cui si aggiunge un prestito di 12 milioni da parte di Salini Impregilo per mettere in sicurezza le operazioni correnti e finanziare temporaneamente il capitale circolante netto.

Andamento del titolo a Milano



A22, corsa contro il tempo per evitare l'infrazione europea

La scadenza. Entro il 19 aprile bisogna decidere sul rinnovo della concessione

TRENTO. Sul rinnovo della concessione dell'Autostrada A22, e l'affidamento a una in house totalmente pubblica, le parti sono prossime a un accordo. Ci sono stati, con gli enti territoriali interessati, diversi punti di avvicinamento e il Ministero è fiducioso che si arrivi in tempi brevi a una conclusione positiva della trattativa. Continua dunque il tira e molla sulla questione della concessione con continui riavvicinamenti e puntualizzazioni provenienti dal ministero non sempre in sintonia con il Trentino. Rimangono, tuttavia, alcuni nodi sui quali è ancora aperta la riflessione da parte degli enti locali. Da parte del Ministero si è fatto tutto il possibile per trovare un'intesa ed è stata rappresentata alla controparte l'urgenza di arrivare in tempi brevissimi alla conclusione dell'iter.

La Commissione europea ha infatti informato che se si dovesse sfiorare il termine del 19 aprile senza un accordo sulla concessione della A22, si aprirebbe per l'Italia una procedura d'infrazione. Circostanza che, ovviamente, il Governo si impegnerà a evitare, come sollecitato anche dalla Struttura di Missione per le procedure d'infrazione del Dipartimento politiche europee, con tutte le eventuali misure necessarie.



• Si attende ancora la concessione dell'autostrada A22



La Valdastico a Rovereto sud secco no della Circoscrizione

L'ipotesi contestata. Alla Lizzana-Mori Ferrovia tutti hanno votato il documento proposto da Vicentini ad esclusione del leghista Barozzi (astenuto): «Troppi i danni a sorgenti e ambiente»

- **Anche i sindaci dei 5 Comuni del Pasubio si sono espressi contro**
- **«Così si va contro le politiche di tutela del territorio»**

ROVERETO. La circoscrizione di Lizzana - Mori Ferrovia è la prima dei sette consigli di quartiere di Rovereto a schierarsi contro l'autostrada della Valdastico. Il documento di contrarietà è stato approvato a larghissima maggioranza; unico a non votare a favore (e si è astenuto) è stato il rappresentante della Lega Davide Barozzi. Nel documento si esprime preoccupazione circa le sorti della sorgente di Spino, nell'eventualità venga scelta l'uscita a Rovereto Sud, e preoccupazione anche per l'inquinamento che provocherà, dato che sarebbe destinata ad aumentare i flussi di traffico proprio nelle zone di Marco e Lizzana. «A partire dall'insediamento della nuova giunta provinciale - si legge nel documento approvato a Lizzana - sono numerose le dichiarazioni ufficiali del presi-

dente della provincia Maurizio Fugatti che ribadiscono l'intenzione di arrivare alla realizzazione del prolungamento dell'autostrada A31 (Valdastico), con attraversamento delle valli del Pasubio e con uscita nei pressi del casello di Rovereto Sud.

Soluzione con criticità

La soluzione verso Rovereto è quella che ha evidenziato le maggiori complessità e criticità sia in termini progettuali che di impatto ambientale sui territori attraversati. Un eventuale progetto di questo tipo andrebbe ad interferire con il sistema sotterraneo che alimenta tra le altre anche le sorgenti dello Spino e quindi l'acquedotto di Rovereto, ad interessare in modo impattante il monte

Zugna, ad aumentare i flussi di traffico che gravitano sulla Vallagarina e su Rovereto (Marco e Lizzana in particolar modo) e ad aumentare l'inquinamento atmosferico da traffico stradale del nostro territorio. Considerato che è interesse primario da parte della Circoscrizione salvaguardare il territorio e l'ambiente in cui vive la propria popolazione nonché la fonte principale di approvvigionamento idrico della città, il Consiglio della Circoscrizione "Lizzana Mori-Ferrovia" esprime la propria contrarietà alla realizzazione del prolungamento dell'autostrada A31 (Valdastico) con uscita nei pressi del casello di Rovereto Sud». A favore hanno votato il presidente Bottesi, quindi i consiglieri Migliarini, Maranelli, Cescatti, Manfredi, Melis, Russo, Piffer, Lasta, Barozzi e Vicentini





- L'area di Rovereto sud dove dovrebbe sbucare l'autostrada Valdastico: molti i contrari (F. Festi)