

Rassegna del 10/05/2019

ANCE VENETO

10/05/2019	Messaggero Veneto	2	L'atto di accusa dei costruttori: edilizia in crisi Governo assente - I costruttori criticano il Governo: «Lo sblocca-cantieri moltiplica le carte»	Del Giudice Elena	1
10/05/2019	Piccolo	19	L'Ance del Friuli Venezia Giulia contro il decreto sblocca cantieri «Affonderà le imprese locali» - Ance Fvg: il decreto sblocca cantieri rischia di affondare le costruzioni	Ballico Marco	4

ASSOCIAZIONI ANCE

10/05/2019	Cronaca di Verona	9	Sicurezza istituti tecnici Si sfidano 200 studenti	...	6
------------	-------------------	---	----------------------------------------------------	-----	---

SCENARIO

10/05/2019	Adige	15	A22, silurato il pedaggio ambientale	Do.S.	7
10/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Brugnaro chiede le dimissioni di Toninelli Marinese accusa Roma - «L'Italia è in mano agli incompetenti Il ministro? Io me lo mangio»	Ma.Bo.	8
10/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Ex Umberto I, salta l'accordo: futuro nelle mani dei giudici	A. Zo.	10
10/05/2019	Corriere delle Alpi	23	All'ospedale San Martino arrivano 35 milioni di euro per lavori anti sismici - San Martino, in arrivo 35 milioni di euro per lavori antisismici	Dall'Anese Paola	11
10/05/2019	Gazzettino	2	Intervista a Danilo Toninelli - Mose, retromarcia sulla tassa - Toninelli toglie la tassa sul Mose: «Solo un'ipotesi»	Fullin Michele	12
10/05/2019	Gazzettino	2	Il commissario per sbloccare i lavori Tra i litiganti può spuntarla Linetti	M.F.	15
10/05/2019	Gazzettino	15	Cementir, vola il mol (+40%) confermati gli obiettivi 2019	R.Amo.	17
10/05/2019	Gazzettino	7	Appalti senza gara, l'emendamento che fa salire la soglia da 40 a 150 mila euro	...	18
10/05/2019	Gazzettino Belluno	2	Rischio frana sulla A27: da ieri barriere e una sola corsia per chi va in pianura - Rischio frana in autostrada da oggi i blocchi di cemento	...	19
10/05/2019	Giornale di Vicenza	28	Pedemontana L'ira dei residenti per l'indennizzo	Zilliken Karl	20
10/05/2019	Italia Oggi	29	Sanità, 4 mld per l'edilizia Ma ne servirebbero 32	...	22
10/05/2019	Italia Oggi	33	Appalti più snelli per i comuni: niente gare fino a 1 mln € - Appalti più snelli per i comuni	Cerisano Francesco	23
10/05/2019	Italia Oggi	36	Ora, fare il regolamento unico	Mascolini Andrea	24
10/05/2019	Mattino Padova	18	Salta all'ultimo momento l'offerta di acquisto per Fip Si va verso lo spezzatino	Ferretti Alice	25
10/05/2019	Mf	11	Arexpo, il dg Carabelli in pole per il dopo-Bonomi	Follis Manuel	27
10/05/2019	Nuova Venezia	26	L'economia che rallenta e l'escavo dei canali riducono i traffici portuali	Favarato Gianni	28
10/05/2019	Nuova Venezia	30	«Il VGate porta indotto di 100 milioni per la città»	E.B.A.	29
10/05/2019	Tribuna-Treviso	16	Creati da Maeg, sono trevigiani gli stadi più belli al mondo - Maeg firma gli stadi del futuro all'interno hotel e palestre	Pellizzari Maria_Chiera	30

LETTERA APERTA

L'atto di accusa dei costruttori: edilizia in crisi Governo assente

L'Ance di Fvg e Veneto: «Sblocca cantieri? Aspettative deluse»
«Meno lavoro e più povertà, ma si pensa solo alla spesa corrente»

DEL GIUDICE / PAGINE 2 E 3

I costruttori criticano il Governo: «Lo sblocca-cantieri moltiplica le carte»

I leader di [Ance Veneto](#) e Friuli Venezia Giulia scrivono ai parlamentari: le nuove regole creano ostacoli, vanno modificate

Si preferisce far crescere spesa e debito pubblico piuttosto che far ripartire l'economia

Elena Del Giudice

UDINE. È un decreto che disattende gli impegni e non mantiene le premesse: non sblocca i cantieri, li congela. Ancora una volta. Le delusioni accomuna i costruttori dell'Ance, l'associazione di categoria di Confindustria, di Friuli Venezia Giulia e Veneto che fanno squadra contro il provvedimento e si appellano a deputati e senatori per chiedere - con urgenza - correttivi. Lo fanno attraverso una lettera inviata ai parlamenti, a firma di Roberto Contessi, presidente di Ance Fvg, e [Giovanni Salmistrari](#), leader di [Ance Veneto](#), nella quale sollecitano un loro intervento in fase di conversione in legge del famigerato decreto.

RICHIESTE INASCOLTATE

«I costruttori hanno atteso con grandi aspettative l'uscita del decreto "Sbloccacantieri" per le positive ricadute in termini di Pil, lavoro e auspicato sblocco delle risorse stanziare per gli investimenti. Aspettative che sono andate decisamente deluse». Le speranze si sono rivelate illusioni «tanto che ora l'obiettivo è quello di far capire le nuove criticità emerse, nell'ottica di vedere modificato il decreto al fine di evitare ulteriori danni rispetto a quelli già fatti dal Codice dei contratti». Non si evince, secondo Contessi e Salmistrari, dai provvedimenti varati dal Governo (dal decreto crescita al decreto semplificazioni fino ad arrivare al Def) una visione strategica di dove si vuole portare il Paese ed il settore». In

più, e diversamente, «ci troviamo a interloquire con una serie di Governi che continua a preferire la spesa corrente e il far crescere il debito pubblico». Eppure le richieste della categoria, finalizzate alla riapertura dei cantieri, erano poche e chiare: «la ripermurazione del reato di abuso d'ufficio e la riconfigurazione della responsabilità erariale» due passaggi preliminare, secondo Ance Fvg e [Ance Veneto](#):



«senza di loro, perdiamo tempo». La condivisione della politica, nei tanti incontri promossi dai costruttori, c'era. Peccato che alla prova dei fatti nulla di concreto sia stato fatto.

IL SUBAPPALTO

Altra questione il subappalto. Che nello Sbloccacantieri non c'è. «Vi è una procedura di infrazione chiara nei termini e nei contenuti che coinvolge 4 macro istituti dell'attuale normativa, uno di questi è appunto il subappalto. Ebbene, la raccomandazione europea trova accoglimento nel decreto legge per 3 materie ma non per il subappalto. Anzi - aggiungono Contessi e Salmistrari - vi è un peggioramento dell'attuale stato dell'arte: il subappalto torna facoltà della stazione appaltante che potrà prevederlo in una forchetta fino al massimo del 50% dell'importo dei lavori. Oggi quindi la stessa azienda potrà partecipare ad una gara dove un giorno vi è una previsione del 5% di opere subappaltabili e ad una gara dove un altro giorno vi è una previsione del 50% di opere su-

bappaltabili. Può esistere una impresa con questo spettro di operatività?». Per non parlare della gestione di queste procedure e del rischio ricorsi in forte aumento che ritarderebbe, anziché sbloccare, i cantieri.

GARA? NO, "LOTTERIA"

I costruttori dell'Ance, inoltre, non hanno mai chiesto «la compressione della procedura negoziata a 200 mila euro - chiariscono i presidenti -; al contrario, avevamo chiesto il mantenimento del limite di 1 milione di euro, perché ricorrere alla procedura aperta per importi pari o superiori a 200 mila euro e fino a 5 milioni, arrecherà un grave danno alle stazioni appaltanti in termini di aggravamento burocratico con un ulteriore blocco degli affidamenti da parte dei Comuni e delle amministrazioni pubbliche». Viceversa la soglia proposta dall'Ance di 1 milione, «risponde all'esigenza di tutelare la possibilità di partecipare alle gare da parte delle imprese del territorio, e ad evitare che queste siano costrette a concorrere al più alto numero di gare possibile senza alcuna seria prospettiva di

aggiudicazione». Peraltro nelle prime bozze del decreto era prevista la procedura negoziata fino alla soglia comunitaria di 5,3 milioni. Nel testo definitivo è scesa a 200 mila euro. «È evidente - è l'amara considerazione - la mancanza di coerenza e di minima comprensione degli effetti di queste decisioni sul lavoro di amministrazioni e imprese».

OFFERTE E... OFFERTE

I costruttori sono a favore del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Ma l'appoggio viene meno quando «l'incidenza del fattore prezzo sale dal 30 al 50%». E si torna vicini alle gare al massimo ribasso.

INFINE

«La realtà è - concludono Contessi e Salmistrari - che le imprese del nostro settore hanno perso 60 mila occupati e continuano a soffrire. Tutti concordano sul fatto che l'edilizia sia strategica per il rilancio del Paese, ma nessuno adotta provvedimenti che aiutino a raggiungere il risultato. Per il bene dell'Italia, prima che delle costruzioni, è giunto il momento di farlo». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'APPELLO

«Il Fvg ha una sua legge I Comuni la applichino»

UDINE. «La Regione Friuli Venezia Giulia non applichi il decreto ma la propria legge 14». È l'appello che Roberto Contessi, presidente di Ance Fvg, avanza alla giunta Fedriga in tema di lavori pubblici. «In attesa dei correttivi allo Sbloccacantieri, che speriamo arriveranno nell'iter di conversione - spiega Contessi - la nostra Regione potrebbe dare indicazioni alle amministrazioni affinché applichino le norme della nostra legge, ancora in vigore, più fa-

vorevole alle imprese locali».

Le regole dello Sbloccacantieri sono un pateracchio che cerca di fare sintesi tra regioni che hanno realtà molto diverse: «ce ne sono alcune che contano 2 mila imprese edili, altre poche centinaia». Da qui probabilmente la scelta di definire il limite dei 200 mila euro per la procedura negoziata. «Ma è una scelta che impatta sulle amministrazioni che appaltano, che si troveranno centinaia di proposte per lavori di importo mode-

sto, con una esplosione di concorrenza che, giocoforza, si giocherà sul prezzo.

«La nostra proposta - spiega Contessi - è una soglia definita dal Governo di 2/2,5 milioni entro cui le Regioni definiscono ciascuna le proprie regole».

Altra questione, la qualificazione delle imprese, oggi assente. «Ance Udine - è la notizia - ha avviato una mappatura delle proprie aziende aderenti, ma credo che anche Pordenone-Trieste farà la stessa cosa - allo scopo di fornire alle amministrazioni gli elenchi delle aziende con le relative specializzazioni, e questo per consentire alle amministrazioni di capire quali siano le più idonee per quella specifica attività». —

E.D.G.



I costruttori criticano il decreto sbloccacantieri sostenendo che genera nuovi ostacoli

COSTRUTTORI / APAG.19

**L'Ance del Friuli Venezia Giulia
contro il decreto sblocca cantieri
«Affonderà le imprese locali»**

LETTERA AI PARLAMENTARI NORDESTINI

Ance Fvg: il decreto sblocca cantieri rischia di affondare le costruzioni

**Il provvedimento secondo
l'associazione manca
di una visione strategica
e non protegge a sufficienza
le imprese del territorio**

Marco Ballico

TRIESTE. Si erano affidati, «speranzosi», al tanto atteso decreto “Sblocca cantieri” e invece sono rimasti delusi. I costruttori di Ance Friulia Venezia Giulia e [Ance Veneto](#), con la firma dei presidenti Roberto Contessi e [Giovanni Salmistrari](#), scrivono per questo ai parlamentari nordestini una lettera aperta per sollecitare il pressing a Roma in modo da modificare il testo in sede di conversione. Quello che manca nel Dl, promettono i due leader regionali dell'Ance, è «una visione strategica di dove si vuole portare il Paese e il settore. Nonostante una disoccupazione dilagante, un impoverimento al di sotto della soglia di sicurezza di tutte le infrastrutture e un'incapacità di impiego delle risorse, ancora si continua a preferire la spesa corrente e a far crescere il debito pubblico». Nello specifico il decreto mostra «più il respiro di un correttivo a medio lungo termine al vigente Codice dei contratti che non di un effettivo provvedimento

che garantirà a breve la ripresa dei lavori».

La richiesta dei costruttori? Su due fronti: ripermizione del reato di abuso di ufficio e riconfigurazione della responsabilità erariale. Il paradosso, scrivono Contessi e Salmistrari, «è che tutte le forze politiche ci hanno manifestato la propria più assoluta condivisione, ma nessuno ha fatto nulla». Nel mirino di quanto sfornato da Roma c'è, emblematico, il tema del subappalto, «che torna facoltà della stazione appaltante che potrà prevederlo in una forchetta fino al massimo del 50% dell'importo lavori. La stessa azienda potrà quindi partecipare a una gara dove un giorno vi è una previsione del 5% di opere subappaltabili e a una gara dove un altro giorno ve ne è una del 50%. Può esistere una impresa con questo spettro di operatività?». Un effetto negativo sul sistema, prosegue l'associazione di Fvg e Veneto, «avrà anche la compressione dei limiti per la procedura negoziata a 200.000 euro dall'attuale milione. Mantenere

questa soglia risponde tra l'altro all'esigenza di tutelare le imprese del territorio evitando che siano costrette a concorrere al più alto numero di gare possibile senza alcuna seria prospettiva di aggiudicazione». E ancora l'Ance si dice «favorevole all'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, perché solo così potrà apprezzarsi e avere valore il know how di un'impresa strutturata. Ma il decreto va nella direzione sbagliata quando prevede l'innalzamento dal 30 al 50% dell'incidenza del fattore prezzo rispetto ad altri elementi qualitativi dell'offerta. Così sarà ancora il prezzo a decidere l'aggiudicatario. La realtà è che le imprese edili continuano a soffrire ma, nonostante la perdita di 600.000 occupati, il legislatore ha come principale preoccupazione quella di andare a pranzo con i dipendenti della Pernigotti, 150 lavoratori a rischio, o creare una newco nel settore delle infrastrutture per salvare grandi imprese senza preoccuparsi delle aziende a valle». —

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI





Decreto sblocca-cantieri nel mirino dell'Ance Fvg.

NELLA SALA CONVEGNI DELLA GRAN GUARDIA SICUREZZA ISTITUTI TECNICI SI SFIDANO 200 STUDENTI

Prove di abilità e velocità su temi delle costruzioni e dell'ambiente

Un quiz per mettere alla prova le conoscenze acquisite in materia di sicurezza: è accaduto nella Sala Convegni del Palazzo della Gran Guardia, dove 200 tra studenti delle classi terze, quarte e quinte degli Istituti Geometri di Verona e Provincia si sono sfidati in un ritmatissimo contest, applicando il sapere e le abilità apprese nell'ambito del percorso pilota "Progetto triennale per la promozione della sicurezza negli Istituti tecnici ad indirizzo "costruzioni, ambiente e territorio" della Provincia di Verona", che ancora oggi rappresenta un modello formativo di successo unico in Italia. A pochi giorni dalla Giornata Mondiale per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro, gli Enti veronesi promotori, INAIL, Spisal Ulss 9, Istituto Cangrande della Scala ed ESEV-CPT, in collaborazione con ANCE Verona e Collegio dei Geometri di Verona, hanno scelto una formula di intrattenimento per celebrare la giornata conclusiva del progetto con l'obiettivo di coinvolgere i più giovani sensibilizzandoli sulla cultura della prevenzione degli infortuni e sul diritto di lavorare in un ambiente sicuro e salubre.

Presenti all'evento: **Luca Zanotto**, vicesindaco del Comune di Verona, dottor **Marco Vesentini** di Inail, dottor **Marco Bellomi** di Spisal, **Laura Parenti**, referente provinciale USP per l'orientamento e l'alternanza scuola lavoro, **Carlo Trestini**, presidente di Ance Verona e **Giuseppe Amato** in rappresentanza delle organizzazioni sindacali di categoria. "Abbiamo sponsorizzato questo progetto già sette anni fa perché mette in pratica ciò in cui fermamente crediamo come associazione e cioè promuovere competenze che non siano disgiunte dalla cultura generale dell'individuo, teorica e pratica. Ricordo a tal proposito che Ance è stata promotrice del Tavolo sulla Sicurezza che ha coinvolto la Prefettura, lo Spisal, l'Inail e le Organizzazioni Sindacali. - ha dichiarato Carlo Trestini. A scandire le manche del quiz, gli interventi di **Marco Perizzolo**, presidente di ESEV CPT, **Sara Agostini**, dirigente dell'ITS Cangrande della Scala con la dottoressa **Manuela Peruzzi**, responsabile UOS Prevenzione e Infortuni di Spisal Ulss 9.



Carlo Trestini



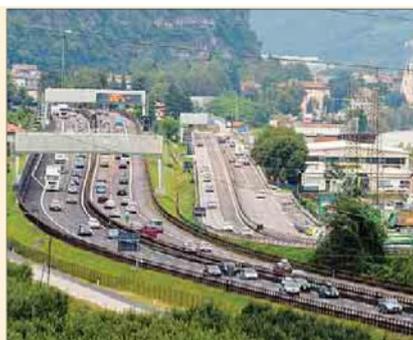
A22, silurato il pedaggio ambientale

AUTOSTRADA. Non può essere applicato sull'intera tratta. E Fondo ferrovia vincolato

Non è ancora fissata la seduta del Cipe che valuterà l'accordo di cooperazione per la nuova concessione di A22 raggiunto tra il ministro **Danilo Toninelli** e il presidente della Regione Trentino Alto, **Arno Kompatscher**. Ma il parere preventivo dell'Art (Autorità di regolazione dei trasporti) lo mette in discussione su due punti dirimenti, il pedaggio ambientale e l'utilizzo del Fondo ferrovia per finanziare tre investimenti: acquisizione (**50 milioni** di euro) di Interbrennero, l'interporto di Trento nord), ammodernamento del porto fluviale di Valdaro, Mantova (**50 milioni**) e sviluppo dell'interporto di Isola della Scala, Verona (**150 milioni**).

L'Art, con il parere pubblicato l'8 maggio, evidenzia che in base alla legge che ha recepito la direttiva europea, la tariffa ambientale è prevista per «specifici tratti stradali»: invece, l'accordo tra Mit e soci pubblici di Autobrennero la prevede per l'intera tratta, i 314 km dal Brennero a Modena. Inoltre, l'aumento dei pedaggi per ragioni ambientali «deve riguardare infrastrutture situate in aree montane», quando l'accordo Toninelli-Kompatscher la estende «anche alle tratte di pianura dell'autostrada A22». C'è poi l'aspetto del Fondo ferrovia, voluto quale garanzia dai soci del sud (Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia), da utilizzare per finanziare le tre opere citate in attesa dell'introduzione del pedaggio ambientale. L'Art evidenzia che c'è un vincolo di destinazione: il Fondo (oltre **700 milioni** di euro) può essere utilizzato in via esclusiva per «l'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero per la realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona». Questo vincolo di utilizzo può essere superato solo modificando la legge, non con l'accordo tra Mit e Regione. **Do. S.**

Il parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti prima del Cipe stoppa l'accordo per la concessione raggiunto con Toninelli



LE REAZIONI

Brugnaro chiede
le dimissioni di Toninelli
Marinese accusa Roma

a pagina 2

Il primo cittadino Brugnaro
«L'Italia è in mano
agli incompetenti
Il ministro?
Io me lo mangio»

L'invito
Ho deciso
di invitare
Toninelli
a Venezia,
così vede
tutti i danni
che sta
facendo
alla nostra
città

VENEZIA Un Luigi Brugnaro furioso ha suonato ieri mattina, dalle frequenze di Radio Padova, la sua personalissima sveglia al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, bollato come «un incompetente che va contro l'Italia». Sono le otto e la notizia della marcia indietro del pentastellato è ancora di là da venire.

«Ragazzi, questa tassa per pagare il Mose proprio non piace a nessuno - lo introduce il conduttore, Barry Mason - nemmeno al sindaco di Venezia che abbiamo in diretta...»

«Pronto? Pronto? Soprattutto al sindaco non piace».

«Arrabbiato?».

«Diciamo che i Cinque Stelle non finiscono mai di stupirci. Toninelli poi è un genio: noi siamo contrarissimi alle tasse in generale e secondo lui ne mettiamo una per pagare il Mose, che è un'opera dello Stato? Questo deve dimettersi da ministro perché è veramente una cosa oscena, non ha fatto nulla da quando è lì se non creare problemi, incredibile».

«Secondo voi non è in grado

di fare il ministro?».

«Non solo secondo noi, caro il mio conduttore, è *vox populi*. Finché non faceva danni uno diceva vabbè lasciamolo là, ne abbiamo visti tanti di incapaci. Ma come questo...»

«Adesso non esageriamo contro Toninelli, che non può neppure rispondere...».

«...anche perché andare contro Toninelli non serve a niente, è inutile. Il problema è che Toninelli sta andando contro l'Italia!».

Mason prova a calmarlo ma niente, Brugnaro non molla la presa: «Sono anni che lo diciamo che bisogna abbassare le tasse, a Venezia abbiamo fatto un efficientamento della spesa per riuscire ad abbassare la Tari e ti sembra che arriva Toninelli e noi mettiamo le mani nelle tasche dei veneziani? *Se o magnemo*, altro che».

Segue digressione storico-tecnica sul Mose, che però culmina in una nuova invettiva: «...il tema è che stiamo affidando il futuro del Paese a persone incompetenti».

«Eccolo là, batte ancora lo stesso chiodo. Ma non è mica cominciata con questo governo la questione del Mose...».

«No no, il Mose è sempre stato sbagliato ma questo non era il governo del cambiamento, che aboliva la povertà, sistemava le cose...? Col ponte di Genova stiamo ancora qua».

«Che c'entra il Ponte?».

«Sui giornali hanno fatto il processo ad Autostrade e ora chiamano Atlantia per salvare l'Alitalia. Neanche nel '78 abbiamo visto queste robe, provvedimenti bolscevichi».

«Sindaco siamo in campagna elettorale».

«Per quello lo dico».

«Insomma non siete contenti».

«Volevi il mio parere e io te l'ho dato. È inutile fare le signorine, qui stiamo parlando di gente incompetente».

E più tardi, in Comune, Brugnaro ha rilanciato: «Abbiamo deciso di invitare il ministro qui a Venezia, così gli facciamo vedere tutto quello che sta bloccando».

Ma. Bo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ex Umberto I, salta l'accordo: futuro nelle mani dei giudici

Banca contro i privati, discussione in tribunale sul «buco nero» di Mestre. A breve la decisione

Proposta

I cittadini: fare un parco. Ma il Comune ha già detto di no

VENEZIA Il tribunale, nell'udienza di un mese fa, aveva accolto la richiesta di rinvio, perché le parti stavano lavorando a un accordo. Ma alla fine l'accordo non c'è stato e ieri mattina, di fronte al collegio della sezione fallimentare del tribunale di Venezia, le parti hanno discusso: ora il futuro dell'area dell'ex Umberto I a Mestre è nelle mani dei magistrati, che si sono riservati la decisione.

Da una parte c'è la Dng, la società trentina dichiarata fallita ormai un anno e mezzo fa, strangolata da un decennio di crisi dopo l'acquisto dall'Usl 12 nel 2007 per 51 milioni di euro, cifra che si è poi rivelata enormemente sovrastimata. Dall'altro la società Dream House Mestre, capitanata dai due imprenditori immobiliari veneziani Fabio Pesce e Flavio Campagnaro, che ha proposto un concordato fallimentare e ha messo sul tavolo 15 milioni per pagare i debiti dei creditori e far ripartire l'investimento. In mezzo c'è una banca che già aveva bocciato la proposta concordataria e che ora ha presentato opposizione alla cosiddetta «omologa»: ieri si è discusso proprio di questo e

i giudici entro alcuni giorni scioglieranno la riserva e diranno se il concordato può passare oppure no.

In caso di via libera, potrebbe andare verso una soluzione il grande problema del «buco nero» di Mestre: l'ospedale è stato infatti demolito, ma il grande progetto che nasceva dal concorso di idee vinto dal compianto architetto Giorgio Lombardi, che prevedeva la costruzione di tre grattacieli, non è mai partito. Proprio nei giorni scorsi c'è stata l'ennesima manifestazione del comitato «Umberto I», che raggruppa una decina di associazioni e che ha chiesto – anche con una voce autorevole come quella dello storico di Mestre Sergio Barizza – l'abbandono del progetto dei grattacieli e l'acquisto da parte del Comune per realizzare un grande parco urbano. Ipotesi che però la stessa Ca' Farsetti ha bocciato.

In realtà gli stessi imprenditori hanno fatto capire che la cubatura prevista dal piano originario sarà ridotta. Meno ambizioni, ma un intervento di qualità che è imprescindibile in quella *location*, in pieno centro di Mestre. Il progetto originario prevedeva un investimento di oltre 200 milioni di euro e la creazione di centinaia di appartamenti. Poi negli anni la residenza era stata ridotta a vantaggio di destinazioni a hotel e negozi.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel degrado L'area dell'ex ospedale di Mestre



SANITÀ / A PAG. 23

**All'ospedale San Martino
arrivano 35 milioni di euro
per lavori anti sismici**

SANITÀ

San Martino, in arrivo 35 milioni di euro per lavori antisismici

Soddisfatto il direttore generale dell'Usl 1 Dolomiti

«Una tappa importante per migliorare i nostri ospedali»

BELLUNO. Trentacinque milioni di euro all'Usl 1 per l'adeguamento sismico dell'ospedale San Martino di Belluno. È quanto la Regione Veneto ha deciso di stanziare ieri. La somma rientra nei 330 milioni stanziati per il sostegno a 12 progetti, tramite i fondi Cipe per gli investimenti sulla sanità a valere sull'anno 2018.

I progetti, che fanno parte di un elenco di priorità a suo tempo richiesto dal Cipe alla Regione, riguardano tutte le Usl e l'Istituto Oncologico Veneto. Come previsto dalla normativa nazionale, sono rivolti particolarmente a programmi di adeguamento antincendio, adeguamento sismico e ammodernamento tecnologico.

«Siamo di fronte a un risultato vistoso, dimostriamo ancora una volta di essere all'avanguardia in materia di sanità», commenta il presidente della Regione, Luca Zaia. «Ci è stata assegnata la quasi totalità dei fondi richiesti: impresa difficile, realizzata grazie a un lavoro lungo e complesso dei nostri tecnici. Anche in questa occasione, il Veneto dimostra tutte le sue capacità programmatiche, progettuali e gestionali, perché, su queste partite nazionali, se sbagli una virgola sei spacciato. Sono le stesse con le quali legittimiamo la no-

stra richiesta di autonomia».

Soddisfatto anche il direttore generale dell'azienda bellunese, Adriano Rasi Caldogn. «Ringrazio la giunta regionale per l'attenzione dimostrata alla nostra richiesta», dice Rasi. «Questi soldi rappresentano una tappa molto rilevante nel percorso avviato per migliorare radicalmente la sicurezza sismica degli ospedali del nostro territorio. Cominceremo, appunto, con l'ospedale hub del capoluogo e poi seguiranno gli studi relativi agli altri ospedali dell'Usl. Una volta introitati e impegnati i fondi da parte della Regione, si potrà partire con i lavori, ma è ancora presto per dire quando, probabilmente l'anno venturo».

«È un altro esempio che non stiamo distruggendo la sanità bellunese, contrariamente a quanto affermato da alcuni in questi ultimi tempi», sono le parole del consigliere veneto Franco Gidoni. —

Paola Dall'Anese



L'ospedale San Martino di Belluno



Mose, retromarcia sulla tassa

►Toninelli: «Nessuna imposta per i veneti. Era un'ipotesi e l'avrebbero pagata solo i turisti» ►Ma il clima resta teso. Brugnaro: «Il ministro ci ha convocati a Roma. Venga lui a Venezia»

«Era una delle soluzioni allo studio, non la soluzione definitiva. Peraltro facoltativa. E non avrebbe affatto gravato sui veneti, ma sui turisti». Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture, dopo 24 ore di tempesta annuncia la cancellazione dell'ipotesi di una tassa di scopo per pagare la manutenzione del Mose. Ma il clima è tutt'altro che rasserenato dal dietrofront sulla tassa. «Ha convocato me e Zaia lunedì a Roma - attacca il sindaco Brugnaro - ma non vado per fare il postino come l'ultima volta. Invito io il ministro a Venezia: gli faremo vedere tutti i lavori che ha bloccato».

Fullin alle pagine 2 e 3

Grandi opere

Toninelli toglie la tassa sul Mose: «Solo un'ipotesi»

►Il ministro: «L'avrebbero pagata solo i turisti, soprattutto stranieri» ►«Ma tutti devono mettersi in testa che i costi gestionali sono altissimi»

L'INTERVISTA

«Era una delle soluzioni allo studio, non la soluzione definitiva. Peraltro era prevista come facoltativa». Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture, dopo 24 ore di tempesta annuncia la cancellazione dell'ipotesi di una tassa di scopo per pagare la manutenzione del Mose.

Ministro Toninelli, la tassa a carico dei turisti è stata stralciata dall'emendamento al decreto Sblocca cantieri?

«Tranquillizzo Zaia e Brugnaro, la struttura per la gestione e la manutenzione del Mose negli anni a venire non graverà sulle tasche dei cittadini veneti ma sa-

rà una struttura che finalmente potrà rendere efficiente ciò che di efficiente fino ad oggi non è mai stato».

Quando ha pensato alla tassa di scopo si aspettava una levata di scudi da Venezia e dal Veneto, ma anche dai suoi colleghi leghisti di Governo?

«Si è fatta parecchia confusione: non avrebbe affatto gravato sui veneti, ma su chi visita la città e gode delle sue bellezze, soprattutto gli stranieri, ed era stata immaginata come ben distinta dalla tassa di soggiorno che riguarda gli alloggi e gli alberghi. Forse i veneti la pagheranno di più in quanto contribuenti per la loro quota parte in seno all'era-

rio dello Stato».

Il commissario rimane? E quali saranno i tempi di nomina?

«Il Commissario arriverà subito a valle dell'approvazione definitiva del decreto. Peraltro, sarebbe scelto di intesa con la Regione, ma sembra che a Zaia inte-



ressi poco incidere su questa procedura e quindi completare un'opera che finora è solo sinonimo di sprechi e corruzione».

Ha già in mente un nome? Quali sono i poteri e che si aspetta dal commissario?

«Sui nomi vedremo dopo. Sicuramente sarà una figura con ampi poteri sostitutivi, in grado di sbloccare e portare a termine un'opera la cui prima pietra risale, mi pare, a 16 anni fa e che si è trasformata, ripeto, in uno scandalo monumentale».

Il fatto che il Consorzio Venezia Nuova sia commissariato dallo Stato potrebbe creare problemi e confusione?

«La figura commissariale è del tutto svincolata dai due amministratori straordinari del Consorzio. Al commissario, come detto, sono attribuite prerogative per il completamento dell'opera di cui gli amministratori straordinari sono sprovvisti».

I commissari del Consorzio Venezia Nuova Fiengo e Ossola resteranno? Il loro ruolo sarà ridimensionato?

«Chiario che le tre figure coopereranno».

Il 2021 sembra ormai lontano come data di consegna dell'opera. Con il commissario, ragionevolmente, quando pensate di finire il Mose?

«L'iniziativa, determinante, di nomina del Commissario straordinario punta a rispettare il cronoprogramma di completamento e messa in esercizio del Mose. Auspicabilmente per fine 2021 o inizio 2022».

Con un commissario che avrà pieni poteri, cosa accadrà

al Provveditorato? E una volta conclusa l'opera commissariale?

«Il Commissario avrà la facoltà di avvalersi di tutte le amministrazioni a vario titolo interessate al dossier Mose, compreso il Provveditorato che non subirà alcun ridimensionamento. Anzi, potrà finalmente fornire il necessario know-how tecnico per accelerare».

A Venezia si chiede con forza di tornare al Magistrato alle Acque, gloriosa istituzione cancellata nel nome dal governo Renzi.

«Fuori da ogni equivoco: il Magistrato alle Acque, prima della riforma, era lo stesso Provveditorato. È in corso comunque l'emanazione del Dpcm che ripartisce le competenze del Magistrato alle Acque tra Città metropolitana e Provveditorato: lasciamo andare avanti la procedura per evitare il caos».

Come trovare allora, senza nuove tasse, i 100 milioni annui necessari alla gestione del Mose, visto che la finanza pubblica - con i vincoli anche europei che ci sono - è abbastanza rigida? Quali sono le ipotesi?

«Chiaramente servirà un approfondimento per capire come trovare le risorse nelle pieghe del bilancio. In ogni caso, tutti devono mettersi in testa che il Mose rappresenta un unicum gestionale con costi altissimi. Una infrastruttura che il M5S non avrebbe mai fatto, ma che ora, con uno stato di avanzamento oltre il 90%, va portata a termine».

Il sindaco Luigi Brugnaro recentemente non è stato moribondo nei suoi confronti. Come so-

no i rapporti tra voi?

«Io non mi curo delle polemiche. Mentre gli altri parlano, io lavoro sempre per il bene dei territori. Non sto qui nemmeno a fare l'elenco delle cose che il Veneto ha ottenuto grazie a questo ministero, dalla difficile messa a punto della gestione in house delle autostrade A22 e della A4 ai fondi che finalmente abbiamo sbloccato per la laguna».

Ministro, i fondi per la laguna, appunto. Quando saranno disponibili?

«È questione di poche settimane. I criteri di riparto sono già stati definiti dal Provveditorato. Si tratta complessivamente di 25 milioni per il 2018 e 40 per il 2019».

Il Comitato non è stato finora convocato (e, vista l'esigenza di un decreto ministeriale sostitutivo, non lo sarà a breve) perché la questione "grandi navi" non è ancora stata affrontata? Eppure è strettamente connessa alla salvaguardia.

«Dopo decenni di discussioni e di stasi totale, in pochi mesi stiamo finalmente stringendo il cerchio per arrivare alla migliore soluzione, condivisa dal territorio, che tenga assieme la tutela assoluta della laguna e la valorizzazione dell'attrattività turistica di Venezia».

Le ipotesi per un terminal passeggeri fuori dalla laguna sono sempre le tre da Lei a suo tempo presentate?

«Gli approfondimenti sono in corso. Aspettiamo risposta dall'Autorità di sistema portuale che, come previsto, arriverà entro i 90 giorni stabiliti, dunque entro la fine di maggio».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«TRANQUILLIZZO ZAIA E BRUGNARO: LA NUOVA STRUTTURA RENDERÀ EFFICIENTE CIÒ CHE FINORA NON LO È STATO»



«SI È FATTA CONFUSIONE: ORA I VENETI RISCHIANO DI PAGARE DI PIÙ COME CONTRIBUENTI PER LA QUOTA PARTE DELL'ERARIO»



«QUEST'OPERA SI È TRASFORMATA IN UNO SCANDALO MONUMENTALE MA SONO CONVINTO CHE SARÀ OPERATIVA NEL 2021»



AL MIT Danilo Toninelli (M5s) è ministro a Infrastrutture e Trasporti

Il commissario per sbloccare i lavori Tra i litiganti può spuntarla Linetti

**OLTRE 900 MILIONI
GIÀ STANZIATI MA
MENO DI 100 SPESI
IN DUE ANNI: L'OPERA
È BLOCCATA DA
FRIZIONI E DISPETTI**

**IL PROVVEDITORE
IN CARICA È IL PIÙ
GETTONATO IN
QUESTO MOMENTO
PER METTERE IN PIEDI
UN NUOVO APPALTO**

IL COMMISSARIO

VENEZIA Per concludere il Mose entro il 2021-2022 bisognerà fare solo una cosa: darsi una mossa e assegnare progetti e lavori alla velocità della luce. Ci sono infatti 500 milioni nelle casse del Provveditorato alle Opere pubbliche più altri 420 già deliberati dal Cipe, quindi dentro il bilancio dello Stato, ma nell'ultimo periodo si è andati avanti con il contagocce. È questo il compito che dovrà svolgere il commissario per il Mose, se sarà nominato come prevede la bozza di emendamento allo "Sblocca cantieri" predisposta dal Ministero delle Infrastrutture.

PIENI POTERI

Un commissario che potrà appaltare i lavori e non dovrà più chiedere al Consorzio di spicciarsi inviando solleciti, ma facendo andare avanti le gare d'imperio, superando agevolmente lacci e laccioli previsti per le grandi opere. Tutto il potere concentrato in una sola persona, che così potrà superare la situazione di frizione - ormai insostenibile tra il Consorzio e il Provveditorato e poi quella che evidentemente c'è tra i due commissari del Consorzio. Oggi l'avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e il collega ingegnere Francesco Ossola, se non sono d'accordo, cosa che è capitato spesso di recente, si bloccano. Prima del maggio 2017, data delle dimissioni del terzo commissario, Luigi Magistro, le decisioni difficili venivano prese a maggioranza e si andava avanti.

CONSORZIO SVUOTATO

Come siamo arrivati a questo punto? Le ex potentissime aziende grandi azioniste del Consorzio Venezia Nuova ormai sono solo scatole vuote, sottoposte a procedura concorsuale e con molte cause cui far fronte. Così il Consorzio, vista la mala parata, ha affidato i lavori in questi due ultimi anni direttamente i lavori a quelle imprese che già lavoravano in subappalto evitando chi dopo la tempesta giudiziaria del 2014, ormai ha perso la maggior parte del proprio peso.

Ma non basta, si sta andando avanti troppo piano. Durante la visita a Venezia e ai cantieri della Commissione Ambiente della Camera è emerso che solo 90 milioni di lavori sono stati effettuati nel 2018 e una decina spesi finora nell'anno in corso. Questo evidenzia meglio di ogni altra cosa la situazione. Da una parte, quasi un miliardo da impiegare nel giro di un anno, dall'altra una lentezza insopportabile per una città che continua a subire le maree eccezionali in uno scenario che non può che peggiorare.

IL TECNICO

Chi potrebbe incarnare la figura del commissario? Almeno una persona c'è ed è l'attuale provveditore Roberto Linetti, sponsorizzato dal sindaco di Venezia. Più di una volta in passato ha chiuso i cordoni della borsa - i soldi li gestisce lui per legge - mettendo in difficoltà i commissari straordinari. Anche per questo Magistro non ha voluto restare con il cerino in mano e se n'è andato. È vero che in questo momento però il

nome più gettonato è proprio quello di Linetti. Il problema è capire se adesso c'è bisogno di un ingegnere idraulico o di un amministratore delegato, di un ingegnere informatico o di un "politico" in grado di mettere d'accordo le vecchie galline che c'erano nel pollaio del Consorzio e cioè le ditte consorziate, tutte in causa con i commissari e i nuovi "galli" e cioè gli enti che dovranno gestire il Mose.

Par di capire che Toninelli sia indirizzato verso un funzionario del ministero delle Infrastrutture, che conosca a fondo la macchina romana e che sappia mettere in piedi dal nulla un nuovo appalto - extra Consorzio - per il completamento degli impianti, l'avviamento e la gestione del Mose. In una lettera inviata al Ministero a metà dello scorso anno, Linetti aveva già delineato il quadro: «Il Consorzio Venezia Nuova potrebbe mantenere la figura degli amministratori straordinari per gestire il passato, incluso il completamento del Mose, mentre il Provveditore potrebbe svolgere anche la funzione di Commissario straordinario per l'avviamento». Insomma, se la casella del commissario plenipotenziario si farà, potrebbe non essere tanto difficile riempirla. A meno che la politica non voglia combinare qualche guaio ulteriore.

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PROVVEDITORE Roberto Linetti, possibile supercommissario al Mose

Cementir, vola il mol (+40%) confermati gli obiettivi 2019

**CALTAGIRONE JR:
«LA CRESCITA GRAZIE
AL CONSOLIDAMENTO
DI LWCC E AL BALZO
IN TUTTE LE REGIONI
ECCETTO LA TURCHIA»**

IL TRIMESTRE

ROMA Continua la crescita di Cementir Holding. Il gruppo guidato da Francesco Caltagirone Jr, ha archiviato il primo trimestre dell'anno con un margine operativo lordo di 33,7 milioni, in crescita del 39,7% sullo stesso trimestre 2018, a fronte di un risultato ante imposte negativo per 0,3 milioni. Migliorano anche i ricavi, saliti a 264,4 milioni rispetto ai 242,3 milioni dello stesso trimestre del 2018 (+9,1%), con l'utile operativo fotografato a quota 7,8 milioni (in aumento di oltre il 23%). Risultati ottenuti «non solo grazie al consolidamento della società americana Lehigh White Cement», spiega il presidente e amministratore delegato del gruppo, ma anche grazie «al miglioramento dei risultati in tutte le regioni ad eccezione della Turchia e, in misura minore, della Malaysia». Si ricorda che la lira turca ha subito una svalutazione pari al 30% rispetto al cambio medio dei primi tre mesi del 2018 in un Paese in cui a marzo l'inflazione si è attestata al 30%.

In particolare, precisa la società, l'incremento del fatturato, oltre che al consolidamento della LWCC, si spiega con «la buona performance nella regione Nord&Baltic (+13%), in Belgio (+7%), in Egitto (+113%), in parte bilanciata dalla performance negativa in Turchia per la nota situazione economica». Risulta dunque come, a cambi costanti 2018, i ricavi del trimestre di Cementir sarebbero stati pari a 268,1 milioni.

Quanto all'indebitamento finanziario netto, è risultato pari a 416,4 milioni, in aumento di 161 milioni rispetto ai 255,4 milioni al 31 dicembre 2018, a causa - si legge nel comunicato della società - della ciclicità annuale del capitale circolante e dell'impatto dell'introduzione dei nuovi principi contabili (IFRS 16) che ha pesato per circa 78,9 milioni.

LE PREVISIONI

Numeri tutti «in linea con le aspettative della società» e che permettono di «confermare gli obiettivi economico-finanziari per il 2019: dal livello dei ricavi consolidati visti a circa 1,25 miliardi, al margine operativo lordo stimato tra 250 e 260 milioni». Confermato anche l'obiettivo di un indebitamento finanziario netto a fine 2019 di circa 245 milioni, una cifra che tiene conto degli investimenti industriali per circa 70 milioni.

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La norma

Appalti senza gara, l'emendamento che fa salire la soglia da 40 a 150 mila euro

► La Lega riscrive, in un emendamento al decreto sblocca cantieri, le soglie per l'affidamento degli appalti. In una proposta a prima firma Romeo (capogruppo al Senato), viene stabilito che tra 40.000 e 150.000 euro l'affidamento sia diretto «previa consultazione di tre operatori economici». Tra 150.000 e 350.000 euro si prevede invece una procedura negoziata con la consultazione di 10 operatori (5 nel caso dei servizi). Oltre 350.000 euro e fino a un milione la procedura è ancora negoziata ma con 15 operatori. Sopra un milione si passa infine alla procedura ordinaria. Già in passato, nella manovra di bilancio, la Lega aveva provato ad alzare le soglie per gli affidamenti senza gara. Il Movimento Cinque Stelle si è sempre opposto. I grillini hanno presentato un altro emendamento per far scendere la soglia massima del subappalto dal 50%, previsto dal decreto sblocca cantieri, al 40% del valore dei lavori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le precauzioni

Rischio frana sulla A27: da ieri barriere e una sola corsia per chi va in pianura

Iniziano oggi i lavori di protezione della carreggiata in A27, per la frana che incombe al chilometro 70, in comune di Farra. La direzione di Tronco di Udine di Autostrade per l'Italia effettuerà la posa di alcuni cubi di cemento, per creare una barriera protettiva capace di prevenire eventuali cadute di terreno in strada.



A pagina II IL PERICOLO La frana nel tondo

Rischio frana in autostrada da oggi i blocchi di cemento

LA PRECAUZIONE

BELLUNO Iniziano oggi i lavori di protezione della carreggiata in A27, per la frana che incombe al chilometro 70 della corsia che porta verso Sud, nel tratto tra Fadalto e Belluno in comune di Farra. La scoperta dello smottamento è stata fatta una settimana fa, sabato 4 maggio, quando un uomo salendo alla sua casera si era accorto che gli alberi che vedeva solitamente non c'erano più. Sul posto intervennero i vigili del fuoco e i tecnici di Autostrade per l'Italia. Nella notte la frana venne sorvegliata con torri-faro illuminanti per controllare eventuali spostamenti. Non vi sarebbe pericolo, ma oggi, in via precauzionale Autostrade per l'Italia comunica che vi saranno dei lavori. Disagi quasi nulli per gli automobilisti: la posa dei blocchi a protezione della carreggiata non durerà a lungo.

«La direzione di Tronco di Udine di Autostrade per l'Italia - spiegano - effettuerà la posa di alcuni cubi di cemento al di fuori del sedime autostradale, per creare una barriera protettiva capace di pre-



IL TRONCO DI UDINE PER LA A27 SPIEGA: «È UNA BARRIERA PROTETTIVA, PER PREVENIRE CADUTE IN STRADA»

venire eventuali cadute di terreno sulla sede autostradale». E precisano: «Si tratta di interventi realizzati a scopo precauzionale, per evitare che parte del terreno che si trova al di fuori dell'infrastruttura possa raggiungere la sede autostradale, ad esempio in caso di fenomeno meteorologici intensi». Disagi limitati per gli automobilisti: «Durante questi lavori la percorribilità dell'autostrada sarà sempre garantita grazie a uno scambio di carreggiata con quella più a valle».

Dopo l'allarme di sabato, giornata nera per gli smottamenti a causa delle intense precipitazioni, la frana sulla A27 è stata sempre sorvegliata a vista. Anche sui pannelli luminosi è segnalato lo smottamento e fin dal primo giorno era stato spiegato che in caso di movimenti del terreno il traffico sull'autostrada sarebbe stato deviato a doppio senso sulla carreggiata più a valle.



MALO. Animata assemblea in municipio con sindaco e assessore

Pedemontana L'ira dei residenti per l'indennizzo

Proposti da Sis 400 mila euro agli abitanti di Vallugana per sostituire gli infissi o trasferirsi per un anno

Karl Zilliken

«I cani piangono tutto il giorno, i caprioli sono scomparsi». E mentre le esplosioni nella galleria del Covolo scuotono giorno e notte la Vallugana per la costruzione del tunnel della Pedemontana, il consorzio Sis mette sul piatto 400 mila euro di indennizzi ai residenti. Le possibilità saranno tre: trasferirsi per un anno, cambiare gli infissi, o tenersi i soldi. La reazione dei residenti? «Vogliono farci stare zitti, ma dove andiamo noi, con un mutuo da pagare? Chi controlla le nostre case? Non firmiamo niente». Tra pochi giorni, arriveranno le raccomandate con la proposta economica. È stato uno scontro duro e con toni accesi quello andato in scena l'altra sera in Comune a Malo tra la sindaca Paola Lain, l'assessore ai lavori pubblici Roberto Danieli ed una ventina di residenti della Vallugana.

LE ESPLOSIONI. Con la delibera di Giunta dello scorso 18 aprile, il Comune, a fronte degli indennizzi di Sis si impegna a concedere una deroga diurna ai rumori con una fascia di rispetto tra le 13 e le 15 ed una deroga notturna della durata di tre mesi. Il risultato, per i residenti, è che «non dormiamo più, anche perché le esplosioni ora si sentono molto più vicine. Ci tremano le case. È un incubo». «Quando sono partiti con le esplosioni erano a circa 500 metri dal Covolo - spiega Danieli ai residenti infuriati-. Ora sono

a circa 350 e, quindi, ci vorrà un mese perché tornino a distanza per proseguire verso Castelgomberto». Danieli, cerca di motivare anche la concessione della variante: «per tre volte l'abbiamo stoppata ma, quando alla quarta volta ci hanno mostrato i dati entro i limiti non abbiamo potuto fare altro se non concederla». «Io credo che dovrete trovare almeno un indennizzo economico per la vostra condizione - l'intervento di Lain rivolto ai cittadini - ma non c'è niente di firmato. Sta a voi trovare l'accordo».

SICUREZZA. La sensazione di essere stati «stuprati», o quantomeno «derubati della vita che avevamo scelto» è denunciata dai residenti anche sotto altri aspetti. La nuova strada che unisce il tunnel di soccorso e la Sp 46, per esempio, invita a correre. Anche i camion che trasportano il materiale: «Tra rumore e sicurezza non è più vita, circolano persone con passeggini, biciclette. Rischiamo ogni giorno. Per non parlare della polvere che viene alzata dalle ruote dei tir». «Chiederemo alla polizia locale di effettuare controlli mirati affinché i limiti di velocità siano rispettati e, con Arpav, ci accordiamo per dei controlli "a sorpresa" per Sis ma duraturi su rumori, qualità dell'aria e vibrazioni - concludono Danieli e Lain - Non possiamo annullare la deroga data per tre mesi ma possiamo sempre pensare di non rinnovarla se i valori sono fuori norma». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La tempistica

UN ANNO PER IL COVOLO

La tempistica tracciata dalla direttrice del progetto Pedemontana incaricata dalla Regione, Elisabetta Pellegrini, è ormai delineata. La Superstrada sarà completamente terminata entro la fine del 2020. Quasi, perché la galleria di Malo ha subito troppi rallentamenti, non ultimo anche quello «di una serie di bulloni che non erano a norma e devono essere sostituiti», come ha spiegato l'assessore maladense Roberto Danieli. Per quanto riguarda il Covolo, i residenti dovrebbero tonare a dormire sonni tranquilli l'estate prossima, quando, dissequestrati i versanti, non sarà più conveniente usare la galleria della Vallugana. KZ



Il cantiere in località Covolo a Malo: alta tensione con i residenti

Sanità, 4 mld per l'edilizia Ma ne servirebbero 32

Ieri è arrivato il via libera della Conferenza delle regioni all'intesa per il rifinanziamento di 4 miliardi di euro del fondo per l'edilizia sanitaria e il rinnovamento tecnologico: Risorse previste dalla legge di Bilancio 2019, a cui si aggiungono altri 890 milioni di euro di fondi strutturali. Ad annunciarlo, il ministro della salute Giulia Grillo, che ha rilevato: «Parte il piano Marshall per l'edilizia sanitaria che ho annunciato appena sono diventata ministro. Le risorse ripartite alle regioni potranno essere utilizzate per la sottoscrizione di Accordi di programma, secondo le modalità e le procedure per l'attivazione dei programmi di investimento in sanità, definite dagli accordi tra governo e regioni. Il ministero della Salute dopo aver effettuato, su mandato del ministro, una completa ricognizione e un'analisi sullo stato del patrimonio di edilizia sanitaria, di concerto con le regioni ha evidenziato un fabbisogno complessivo per interventi sul patrimonio edilizio, da realizzare sull'intero territorio nazionale, che ammonta a 32 miliardi di euro, di cui circa 12 per le strutture che si trovano in zone a maggior rischio sismico.



SBLOCCA CANTIERI

Appalti più snelli per i comuni: niente gare fino a 1 mln €

Cerisano a pag. 33

Gli emendamenti M5S-Lega al dl sblocca-cantieri. Largo alla procedura negoziata

Appalti più snelli per i comuni

Niente gare fino a 1 mln. Salva pmi, contributo allo 0,2%

DI FRANCESCO CERISANO

Meno gare e più procedure negoziate nell'affidamento degli appalti pubblici per rilanciare gli investimenti dei comuni. Le procedure aperte si applicheranno solo ai lavori di importo superiore a un milione di euro, mentre al di sotto di tale soglia la regola sarà la procedura negoziata, diversamente articolata a seconda del valore dei contratti. E si fa più soft il contributo al Fondo salva-cantieri istituito per venire in aiuto delle imprese sub-appaltatrici e sub-fornitrici (con una copertura pari al 70% dei crediti non soddisfatti) in caso di crisi dell'appaltatore.

Sono le due ipotesi su cui MoVimento 5 Stelle e Lega stanno discutendo nelle commissioni riunite lavori pubblici e ambiente del Senato per uscire dall'impasse sul decreto legge «sblocca-cantieri» (dl n.32/2019), arenatosi proprio sul balzello dello 0,5% a carico delle imprese aggiudicatarie (annunciato dal ministro delle infrastrutture **Danilo Toninelli**) e sulle modifiche alle soglie di affidamento volte a non ingessare troppo gli appalti dei comuni.

A mettere le cose a posto due emendamenti (firmati il primo dal capogruppo M5S **Stefano Patuanelli** e il secondo dal capogruppo della Lega **Massimiliano Ro-**

meo), ma anche il lavoro di sintesi del relatore **Agostino Santillo** (M5S). «Stiamo mettendo a punto modifiche per aver il miglior provvedimento possibile», spiega Santillo a *ItaliaOggi*, annunciando tra le altre ipotesi di lavoro «la diminuzione della soglia del valore subappaltabile, che attualmente il decreto fissa al 50%, e l'esclusione della possibilità che il concorrente non aggiudicatario della gara possa rispuntare come subappaltatore».

Fondo salva-cantieri

L'emendamento Patuanelli abbassa allo 0,2% il contributo a carico delle imprese aggiudicatarie per il finanziamento del Fondo salva-cantieri che viene istituito presso il Mit con una dotazione iniziale di un milione di euro. La percentuale, inoltre, non sarà più calcolata sul valore del bando ma sul ribasso offerto dall'aggiudicatario rispetto alla base d'appalto. Il contributo non dovrà essere versato per tutte le gare ma solo per quelle di lavori di importo pari o superiore a 200 mila euro e per gli appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore a 100 mila euro.

Nuove soglie di affidamento

Fermo restando l'affidamento diretto per gli appalti fino a 40 mila euro, i criteri di aggiudicazione contenuti

nel decreto legge, e ritenuti troppo restrittivi per i comuni, dovrebbero essere rivisti. Le proposte della Lega, condivise anche dall'Anci, prevedono la procedura negoziata, previa consultazione di tre operatori economici, per i lavori tra 40 mila e 150 mila euro (attualmente la soglia per la procedura a tre è fissata a 200 mila euro). Ma, mentre sopra questo tetto il dl 32 fa subito scattare l'obbligo della gara, l'emendamento Romeo procede in modo più graduale. Per appalti di valore compreso tra 150 mila e 350 mila euro, gli affidamenti avverranno sempre con procedura negoziata ma con invito di almeno 10 operatori per i lavori e almeno 5 operatori per servizi e forniture. Sopra i 350 mila euro e fino a un milione di euro la procedura negoziata dovrà coinvolgere almeno 15 operatori («nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti») individuati sulla base di indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici. Sopra il milione di euro sarà obbligatorio il ricorso alla procedura aperta.

— © Riproduzione riservata —



I principali rilievi della Corte dei conti sul decreto «Sblocca cantieri» nell'audizione al senato

Ora, fare il regolamento unico

Per i giudici bisogna dare stabilità alle regole sugli appalti

Pagina a cura

DI ANDREA MASCOLINI

È necessario dare stabilità alle regole sugli appalti; positiva la previsione di un regolamento unico; riconsiderare la disciplina degli affidamenti sotto soglia Ue per evitare ripercussioni sulla tutela del principio di libera concorrenza; il tetto al subappalto elevato al 50% potrebbe non essere sufficiente a superare le eccezioni della commissione europea; rischi sul piano della qualità con il ricorso più ampio al prezzo più basso. Sono questi alcuni dei punti di maggiore rilievo evidenziati dalla Corte dei conti nell'audizione di lunedì scorso sul decreto «Sblocca cantieri» presso la commissione lavori pubblici del Senato.

La Corte ha precisato in generale come si guardi troppo alla fase di selezione del contraente mentre è «limitata la riflessione in ordine alla valutazione ex ante delle finalità cui mira l'opera pubblica ed i bisogni che si intendono soddisfare attraverso di essa, al controllo concomitante e al controllo ex post dell'avvenuto perseguimento di tali obiettivi».

Altro punto evidenziato dalla magistratura contabile riguarda la certezza delle regole che disciplinano il settore: la Corte, in sintonia con le posizioni espresse nelle settimane scorse dal presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, ha detto che il decreto 50/2016, nonostante la sua recente emanazione, «è già stato oggetto di diverse mo-

difiche normative che non hanno agevolato il settore e hanno reso arduo il lavoro degli attori del mercato, senza concedere loro quell'intervallo temporale necessario al consolidamento delle disposizioni in esso contenute».

Venendo al merito delle modifiche, rispetto al regolamento di attuazione, nell'audizione svolta in senato, la corte ha evidenziato che la previsione di un regolamento unico (peraltro non sostituito di tutti i provvedimenti ma solo di una parte) viene valutato positivamente «al fine di restituire chiarezza ed omogeneità di regole all'interprete ed all'operatore. Se, da un lato, i provvedimenti di *soft law* si caratterizzano per un maggior grado di flessibilità e di capacità di adattamento all'evoluzione delle fattispecie operative, dall'altro lato, rischiano di generare maggiore incertezza sia in termini di dettaglio delle regole, sia in merito alla relativa portata prescrittiva».

La Corte dei conti ha fatto presente che anche da parte delle amministrazioni controllate dalla corte viene avvertita l'esigenza di certezza e stabilità delle situazioni giuridiche in tale materia; quindi c'è «da auspicare la tempestiva adozione del citato regolamento».

Rispetto alle norme sugli affidamenti sotto soglia Ue i giudici, considerando l'elevato numero di affidamenti che rientrano in que-

sta fascia, hanno sottolineato come si debba «considerare il rischio di sottrarre al mercato una percentuale significativa, con conseguenti ripercussioni sulla tutela del principio della libera concorrenza».

Per quanto concerne la modifica apportata al limite per il ricorso al subappalto (portato dal 30 al 50% ma a discrezione della stazione appaltante), necessaria dopo la lettera di messa in mora della commissione europea, la Corte ha sottolineato che «potrebbe non essere sufficiente, restando, comunque, un limite al subappalto che la commissione ha ritenuto illegittimo», ma si tratta di materia delicata per gli interessi in gioco. Il favor per il ricorso al prezzo più basso (sotto soglia Ue) e l'eliminazione del tetto del 30% per il valore del prezzo nell'aggiudicazione con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa vengono visti come «possibili rischi connessi sia alla diminuzione di qualità del prodotto, che non viene più premiata adeguatamente (essendo sufficiente che lo stesso risponda alle minime specifiche tecniche previste dalla legge di gara), sia alla possibile strumentalizzazione della procedura concorsuale».

—© Riproduzione riservata—



Salta all'ultimo momento l'offerta di acquisto per Fip Si va verso lo spezzatino

La società che voleva l'intero ramo d'azienda si è ritirata Lunedì incontro con una ditta interessata ad una parte unico modo per andare avanti SELVAZZANO. Si è tirata indietro all'ultimo minuto la società che nel bando concordatario della Fip Industriale, società di SelvaZZano del gruppo Chiarotto che ha portato i propri libri contabili in Tribunale all'inizio di settembre 2018, era l'unica che avrebbe acquistato in blocco l'intero ramo edile dell'azienda.

SORPRESA

Con estrema sorpresa dello stesso commissario concorsuale, Michele Pivotti, dello studio commercialisti Callegarin di Padova, la società, una società del centro Italia che opera nel settore, ha ritirato la sua proposta. «Non ne conosciamo ancora i motivi. Fino a venerdì sembrava tutto fatto e invece tra sabato e domenica si sono tirati indietro», ha detto.

MAGGIORI GARANZIE

«Abbiamo avuto diversi soggetti interessati a una parte di ramo aziendale, questa società invece ci dava maggiori garanzie, sia perché acquistava tutta la fetta, sia per il prezzo concordato, sia perché assicurava il mantenimento del livello occupazionale».

Il concordato, che prevedeva la cessione del ramo edile, comprendeva una parte di dipendenti, i lavori pendenti (la maggior parte con Anas), le attrezzature e le certificazioni.

LA STRATEGIA

«Il prezzo base era di 2 milioni e 700 mila euro, questo soggetto che era interessato all'intero ci aveva offerto 2 milioni e 80 mila euro. Poi inaspettatamente ha cambiato idea». A questo punto prende piede la stra-

tegia che già si era prospettata, ossia quella che porterebbe la Fip ad una "cessione spezzatino". «Lunedì in tarda mattinata avremo un incontro con un'altra società dell'alta Italia, un partner storico di Fip Industriale, che è interessata a una parte di questo ramo aziendale. Sicuramente un'offerta di minor interesse rispetto alla precedente, ma che se non altro consentirebbe di andare avanti con i cantieri che sono in piedi (una decina circa), e che adesso sono fermi».

La società però ha già dichiarato di non avere interesse a salvaguardare l'intero perimetro. Sia per quanto riguarda i cantieri aperti, sia per quanto riguarda i lavoratori, si sono infatti riservati di valutare la situazione.

«Non tutti i contratti d'appalto sono profittevoli, nella loro offerta hanno fatto una selezione scegliendone solo alcuni e inoltre non garantiscono la salvaguardia di tutti i lavoratori».

SETTANTA DIPENDENTI

Quando si parla di lavoratori si parla di una settantina di dipendenti, 44 operai e una trentina circa tra tecnici di cantiere e impiegati amministrativi.

Tutto andrà comunque definito nella giornata di lunedì, quando davanti alla società offerente, all'avvocato della Fip e al commissario concorsuale verrà rivisto il perimetro del ramo aziendale che verrà ceduto.

«È chiaro che i presupposti del concordato preventivo sono di massimizzare il risultato dal punto di vista economico, ma non sarà secondaria una spinta al mantenimento dei livelli occupazionali».

Alice Ferretti





Una manifestazione sindacale dei dipendenti della Fip: per la società del gruppo Mantovani futuro ancora in bilico

Arexpo, il dg Carabelli in pole per il dopo-Bonomi

di Manuel Follis

Le decisioni definitive devono ancora essere prese, ma da quando il passaggio di Giuseppe Bonomi dalla guida di Arexpo a quella di Milanosesto, anticipato da *MF-Milano Finanza*, è diventato ufficiale (tecnicamente l'insediamento non è ancora avvenuto ma i contratti tra Prelios, Hines e Davide Bizzi sono stati siglati pochi giorni fa), sono iniziate a circolare le voci sui possibili sostituti del manager in Arexpo. Gli azionisti della società che si occupa dello sviluppo delle ex aree dell'Esposizione Universale, ossia Regione Lombardia, Comune di Milano e ministero dell'Economia e delle Finanze, che peraltro erano stati pre-allertati della possibile partenza di Bonomi, starebbero valutando una soluzione interna, che prevederebbe quindi di affidare le deleghe a Marco Carabelli, attuale direttore generale di Arexpo, che ha seguito fin dall'inizio tutti i passi di sviluppo della società. Le modalità per la nomina di Carabelli andrebbero ancora individuate, anche perché l'incarico prevede formalmente che l'amministratore delegato venga indicato dal Pirellone ma sia una figura che raccolga anche il gradimento di Palazzo Marino e Tesoro. Carabelli, da questo punto di vista, garantirebbe la maggiore continuità possibile al progetto, che verrà realizzato da Lendlease. Nel marzo 2018 Arexpo e Lendlease hanno infatti sottoscritto il contratto-quadro di aggiudicazione del bando per l'ideazione, lo sviluppo e la gestione del progetto di rigenerazione urbana dell'area di proprietà di Arexpo su cui si è svolta Expo 2015. Lendlease pagherà ad Arexpo 671 milioni euro in 99 anni che, con una inflazione presunta del 2%, diventeranno circa 2 miliardi. Sui terreni concessi in gestione appunto per 99 anni al consorzio guidato dal colosso australiano sorgerà lo Human Technopole, un parco della scienza, del sapere e dell'innovazione. (riproduzione riservata)



I DATI DEL PRIMO TRIMESTRE 2019

L'economia che rallenta e l'escavo dei canali riducono i traffici portuali

Il rallentamento della ripresa economia e produttiva e i rischi di recessione che anche il Nordest sta vivendo, da qualche mese, fanno sentire i loro effetti anche nel porto di Venezia e Chioggia che, all'80% deve i suoi traffici alle attività del diffuso tessuto produttivo del suo retroterra. Per giunta c'è il problema. Così il traffico merci negli scali portuali di Venezia e di Chioggia nel primo trimestre dell'anno ha raggiunto quota 6.814.166 tonnellate con una flessione del -4,14% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A questo si è aggiunta la difficoltà di programmare le manutenzioni (escavi) dei canali portuali.

Tuttavia, l'Autorità di Sistema Portuale fa notare che «su base annuale la flessione si stempera e cambia di segno: le 27.222.890 tonnellate registrate tra aprile 2018 e marzo 2019, infatti, rappresentano un risultato in crescita del +1,11% rispetto all'anno precedente». In particolare, nello scalo di Venezia il calo del traffico merci è stato del -5,8%, mentre la pur modesta movimentazione merci nello scalo di Chioggia ha registrato un segno positivo, riducendo nel complesso il dato negativo dell'intero porto di Venezia e Chioggia, unificato sotto un'unica Autorità di Sistema dalla recente riforma nazionale del settore. Malgrado il dato complessivo negativo dei traffici nel primo trimestre di que-

st'anno, la movimentazione di merci per il tessuto produttivo che crescono negli ultimi 12 mesi del +18,3% (3.935.759 di tonnellate).

Nel primo trimestre del 2019, però, le rinfuse liquide, ovvero carburanti derivati dal petrolio e prodotti chimici, hanno avuto una flessione di -4,7% e del -16,4% nelle rinfuse solide (prodotti alimentari, metallurgici e materiali di costruzione), mentre su base annuale i valori di questi due settori di merci, registrano, rispettivamente, un +2% per le rinfuse liquide (9.252.446 tonnellate) e con un -1,8% per le rinfuse solide (7.031.561 tonnellate). Sono andate meglio le merci in colli, cresciute nel trimestre del +2,4% e del +2,8% su base annua (9.809.502 tonnellate).

La movimentazione di container cala, invece, del -3,6% di contenitori vuoti su base trimestrale ma aumenta del +2,7% su base annuale raggiungendo un valore di 626.882 teu. Anche il trasporto passeggeri si è ridotto su base trimestrale ma tiene su base annua. Calano del -36,2% i crocieristi ma il trend annuale vede un valore di +7,1% con 1.569.610 passeggeri di cui 1.330.213 "homeport" (dunque contati due volte all'arrivo e alla partenza) e 239.397 "transiti" (conteggiati una sola volta). Stabile a livello annuale anche il movimento di

passeggeri locali e dei traghetti (207.554 passeggeri) che, pure, presenta una flessione del -7,7% su base trimestrale. «Gli scali portuali veneziani sono a vocazione principalmente industriale» ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale di Sistema, Pino Musolino «di conseguenza hanno risentito della flessione della produzione che ha interessato l'intera economia italiana nell'ultimo trimestre del 2018. Il rallentamento dell'economia nazionale e la riduzione degli ordini ha significato, infatti, una minore importazione di materie prime e ridotte esportazioni di prodotti finiti verso i paesi extra-Europei attraverso il gateway portuale veneziano. Ma confidiamo che la ripresa degli indicatori di produzione, che hanno registrato da gennaio 2019 una lenta ripresa, possa riflettersi sulla movimentazione merci già a partire dal secondo trimestre di quest'anno».

«Parte della flessione» ha aggiunto Musolino «è anche conseguenza delle difficoltà che sta subendo l'Autorità di Sistema Portuale nel poter programmare al meglio un calendario definito di escavi manutentivi dei canali di Porto Marghera e ciò ha determinato con ogni evidenza criticità per quanto concerne il pescaggio delle navi e la loro accessibilità ai terminal». —

Gianni Favarato

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI



Uno dei terminal per navi porta container del porto di Venezia

IL PROGETTO

«Il VGate porta indotto di 100 milioni per la città»

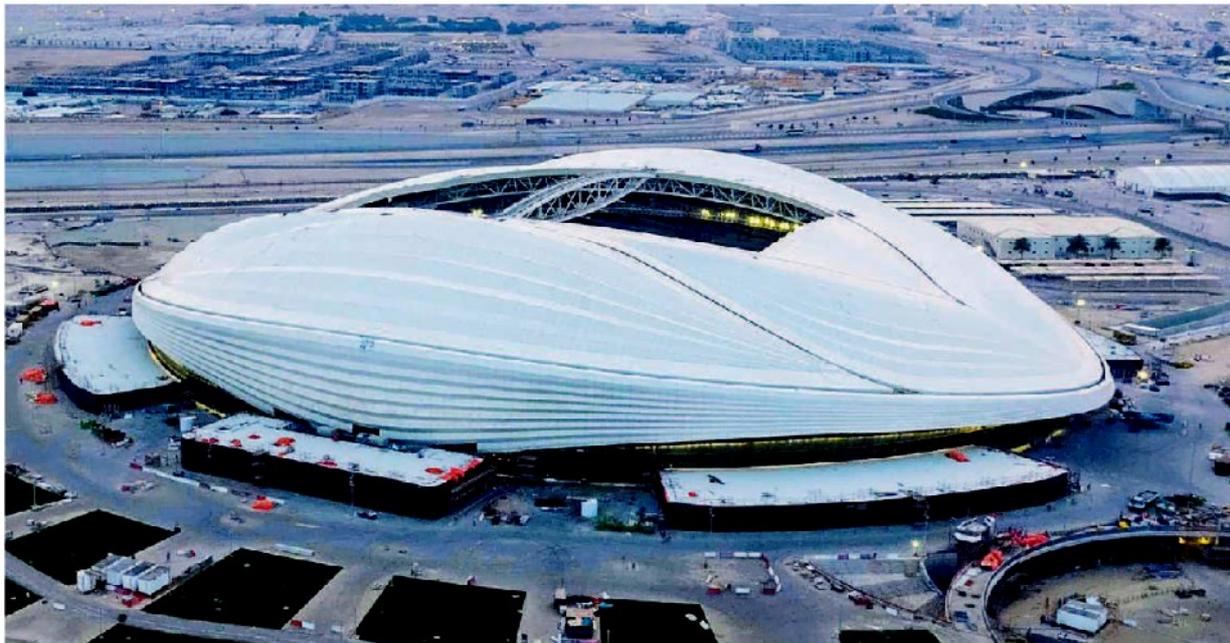
CHIOGGIA. «Con il VGate rischiamo un altro gpl». A sganciare la “bomba” per primo è stato il responsabile di Ascot Giorgio Bellemo approfittando che tra i relatori del convegno sedeva anche Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, ma anche ideatore e promotore del progetto VGate, il terminal d’altura che sorgerebbe a tre chilometri dalla costa di Sottomarina, all’altezza del Brenta, in fase di esame preliminare al ministero dell’Ambiente. Con Bellemo il presidente di Cisa camping Luciano Serafini. Tutti gli operatori del turismo ritengono che un terminal di quelle dimensioni, il nuovo ponte con strada a doppia corsia e una linea ferroviaria, sarebbe un colpo al cuore per la località turistica.

«Non volevo parlare di VGate qui», spiega Santi, «ma sottolineo alcune cose: il nostro percorso è inizia-

to, al contrario del gpl, dal basso. Ci siamo presentati alla città, siamo andati in Consiglio a illustrarne i dettagli, ci siamo resi disponibili a tutti i confronti e a rispondere a ogni quesito. Siamo a una fase embrionale, prima ancora della Via. La città avrà modo di esprimersi e se dirà di no, non verrà fatto. Varicordato però che una nave passeggeri muove un indotto di 300.000 euro, una nave commerciale un indotto di 100.000 euro e una nave container un indotto di un milione. A regime, con 300 navi container si arriva a 100 milioni di euro». Con lui il presidente del comitato del porto Alfredo Calascibetta secondo cui per risolvere le sorti del porto di Chioggia esistono solo tre strade: via il gpl, sì a crocieristica e progetto Vgate. «A 5 miglia dalla spiaggia», spiega, «le navi sembreranno scialuppe». —

E.B.A.





Creati da Maeg, sono trevigiani gli stadi più belli al mondo

È trevigiana l'azienda che realizza gli stadi di calcio più avveniristici del mondo. Maeg Costruzioni di Vazzola, specializzata nelle grandi costruzioni in acciaio made in Italy, sta ultimando

il mega stadio a Doha in Qatar progettato da Zaha Hadid, il complesso d'Olembre in Camerun, ed è in gara per il completamento del Nou camp di Barcellona. / APAG. 16

PORTAFOGLIO ORDINI OLTRE I 200 MILIONI

Maeg firma gli stadi del futuro all'interno hotel e palestre

L'azienda di Vazzola sta costruendo un impianto per i Mondiali 2022 in Qatar. L'opera è progettata dallo studio di Zaha Hadid. Nel mirino anche il Camp Nou

Maria Chiara Pellizzari

TREVISO. Maeg Costruzioni di Vazzola, specializzata nelle grandi costruzioni in acciaio made in Italy, sta ultimando il mega stadio a Doha in Qatar. Con 40 mila posti a sedere è il palcoscenico in cui di disputeranno i Mondiali nel 2022. Una commessa da 39,7 milioni di euro per la società di Vazzola, che conta circa 900 addetti e segna un fatturato di 118,6 milioni di euro con Ebitda di 8,8 milioni e utili (esercizio 2017) a 5,20 milioni. Nel mirino ora Maeg ha messo il Camp Nou di Barcellona, per il quale è prevista una radicale ristrutturazione: l'azienda concorrerà alla gara d'appalto.

FIRMA PRESTIGIOSA

All'opera in Qatar c'è addirittura un team di rocciatori, appesi alle funi per raggiungere le cime di una struttura colossale che sfiora gli 80 metri di altezza. «Si lavora di notte, soprattutto dall'una alle 9 del mattino viste le temperature cocenti di 40 gradi» racconta Alfeo Ortolan, fondatore e presidente di Maeg. Il design dell'opera è stato ideato dallo studio di architetti Zaha Hadid Architects, tra i più prestigiosi al mondo, e si ispira alle tipiche imbarcazioni arabe a vela "Dau", utilizzate per attraversare il Golfo Persico. È stata progettata e realizzata da Maeg una copertura retrattile, con un sistema di membrane che in 2-3 minuti permettono di coprire e scoprire lo stadio. In un anno di lavoro l'azienda trevigiana

ha progettato, costruito, spedito via nave e poi montato in loco l'innovativo stadio. Un lavoro complesso con tante variabili: «Se avessimo fatto un conto matematico dei rischi non avremmo accettato la sfida, c'è sempre un pizzico di pazzia nel realizzare opere così imponenti». Ortolan parla al plurale perché la sua è un'azienda a conduzione familiare, in cui i figli hanno già in parte preso il timo-



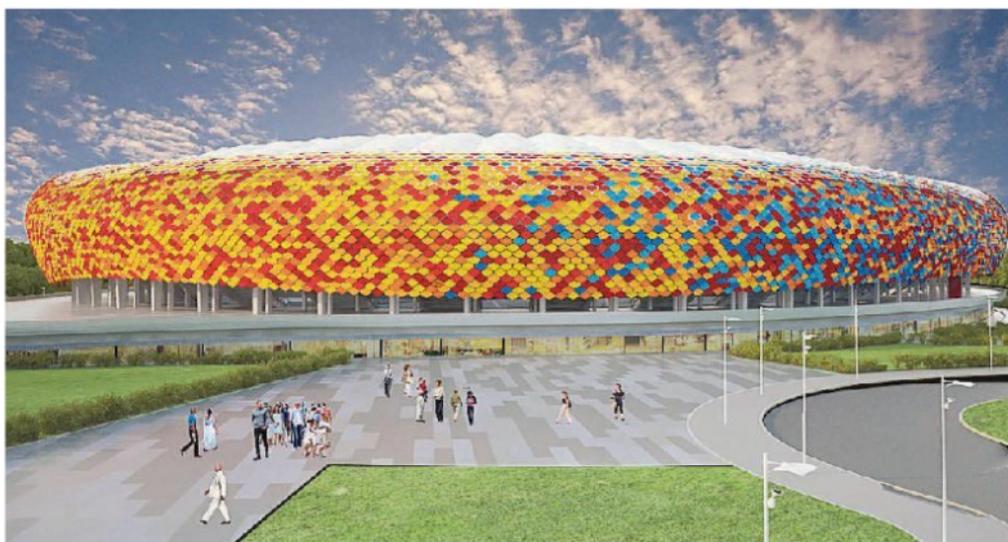
ne dell'impresa.

L'AZIENDA

Con cinque stabilimenti produttivi, di cui 3 in Veneto (1 a Vazzola e 2 a Codognè) e due in Friuli, Maeg continua a distinguersi nel settore della costruzione di stadi. Ha infatti ottenuto l'incarico per la progettazione, fornitura e posa in opere delle strutture metalliche per l'ammodernamento dello stadio dell'Atalanta a Bergamo. Il valore della commessa è di 9,5 milioni di euro. E si tratta solo del primo step di lavori, che continueranno con altri due interventi nei prossimi anni.

DA BERGAMO AL CAMERUN

È inoltre ora in costruzione il Complesso Sportivo d'Olembre, detto "Coso", a Youndé in Camerun, 65 mila posti a sedere, 8 mila tonnellate di acciaio. Il valore della commessa è di circa 43 milioni di euro per un impianto con un hotel, un centro commerciale, palestre e piscine, oltre al campo di calcio. «Questo impianto ha una tipologia a tensostruttura ed è costruito con una metodologia che impiega cavi e tiranti pretensionati» spiega Ortolan, «soluzione, che riduce tempi e costi, che abbiamo proposto anche per altri stadi europei». L'azienda, con portafoglio ordini per 200 milioni di euro, realizza anche ponti, gru scarica container ed edifici civili, e per gli stadi di calcio applica caso per caso la metodologia più adatta: «Proprio nella fase creativa vengono esaltate le competenze tecniche della nostra azienda, tra i punti di forza del nostro made in Italy». —



Sopra a sinistra lo stadio di Doha, che ospiterà i Mondiali del 2022, a destra il render del nuovo stadio dell'Atalanta a Bergamo. Nella foto grande il Complesso Sportivo d'Olembre a Youndé in Camerun