

## Rassegna del 16/05/2019

### SCENARIO

16/05/2019	Adige	13	Concessione A22, raggiunto l'accordo - A22, accordo raggiunto con il Governo	Sartori Domenico	1
16/05/2019	Adige	13	Il ministro Toninelli esulta: «Addio dividendi»	...	4
16/05/2019	Alto Adige	16	A22, via libera alla concessione - A22, via libera alla concessione Accordo fatto con il governo	Gonzato Francesca	5
16/05/2019	Arena	17	Dal Cipe il via libera alla concessione dell'Autobrennero Il sindaco Sboarina: valuteremo la bozza - Via libera alla concessione della A22	E.G.	7
16/05/2019	Arena	27	Scuole e strade, si aprono i cantieri	Chavan Giampaolo	9
16/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	«Authority per difendere la laguna» - «Fanghi e traffico, non solo Mose Serve un'Authority per la laguna»	Bottazzo Francesco	11
16/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Comune di Venezia e Città Metropolitana causa a Orsoni per i danni d'immagine	Zorzi Alberto	13
16/05/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Villaggio americano, lavori nel 2020 «Appalti solo ad aziende italiane»	Collicelli Gian_Maria	14
16/05/2019	Corriere di Verona	11	A22, sì alla concessione: terza corsia fino a Bolzano - A22, via libera del Cipe alla concessione	Angelucci Marco	15
16/05/2019	Corriere di Verona	11	«Fondi solo fino a Verona» Assindustria e artigiani all'attacco delle Fs sulla Tav	Nicoletti Federico	17
16/05/2019	Gazzettino	14	Pedemontana da ricorsi ai risarcimenti Ora si riparte	...	18
16/05/2019	Gazzettino	14	Tav veneta bloccata, è rivolta - Tav, imprenditori in rivolta «Fs ha ignorato il Veneto»	Crema Maurizio	19
16/05/2019	Gazzettino Treviso	10	Pedemontana il giudice sblocca il cantiere - Il giudice "sblocca" la Pedemontana	Favaro Mauro	21
16/05/2019	Gazzettino Venezia	2	Mose, i progetti per fare cassa - Vongole, bici e studenti per far "rendere" il Mose	Brunetti Roberta	23
16/05/2019	Gazzettino Venezia	3	Il mandato di Linetti scadrà a settembre	...	27
16/05/2019	Gazzettino Venezia	3	Il dossier al ministero: «Un unico ente gestore Ecco come funzionerà»	R.Br	28
16/05/2019	Messaggero Veneto Udine	2	L'inchiesta che scuote Lignano - Lignano, sigilli a resort sull'acqua e ristorante «Opere abusive»	De Francisco Luana	30
16/05/2019	Messaggero Veneto Udine	2	Le difese già al contrattacco: «Avevano titolo per costruire»	...	34
16/05/2019	Messaggero Veneto Udine	3	Il 4 stelle che attendeva un battello da Amburgo per la vernice del 25	Seu Christian	35
16/05/2019	Messaggero Veneto Udine	3	Un progetto che ha diviso tutti dalla fine degli anni Ottanta	Simoncello Nicoletta	37
16/05/2019	Mf	13	Risanamento, 170 milioni per un'arena a Milano - Risanamento, 170 mln per l'arena	Montanari Andrea	38
16/05/2019	Nuova Venezia	23	Stanziate cinque milioni per strade e marciapiedi	...	39
16/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Pedemontana ricorso vinto Gli scavi ripartono	...	40
16/05/2019	Trentino	16	Concessione: dal Cipe arriva l'ok finale - A22, ok alla concessione Accordo fatto con il governo	...	41
16/05/2019	Tribuna-Treviso	26	Pedemontana, il giudice fa ripartire il cantiere dopo sei mesi di stop -Ricorso vinto, la Pedemontana riparte	Nordio Davide	43

**TRASPORTI**

**Patto col Governo, niente gara  
Concessione A22,  
raggiunto l'accordo**



**DOMENICO SARTORI**

È fatta per il rinnovo della concessione dell'A22. Ieri sera a Roma è stato approvato l'Accordo per la concessione autostradale Brennero-Modena.

A PAGINA **13**

# A22, accordo raggiunto con il Governo

## Ok del Cipe all'affido della concessione senza gara ai soci pubblici territoriali

Ora, la fase difficile della liquidazione dei privati e della nuova governance

**DOMENICO SARTORI**

d.sartori@ladige.it

È fatta. Dopo un primo passaggio nella riunione preparatoria al mattino, ieri sera il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato l'«Accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena». Le novità accolte all'ultima ora sono due. Una riguarda l'impegno politico assunto dal Governo, che non poteva essere inserito nell'accordo per l'affido diretto della gestione (senza gara) di A22, di riversare sui territori attraversati dall'arteria i **300 milioni** di «benefici» (i cosiddetti extraprofitti accumulati in proroga, dal 2014), nel caso il contenzioso amministrativo aperto da Autobrennero spa, Provincia di Trento e Provincia di Modena, si risolvesse a favore del Governo. La seconda novità è una risposta ai soci Comune e Provincia di Mantova, che ne avevano fatto una condizione irrinunciabile per firmare l'accordo: la garanzia sui **50 milioni** per finanziare il potenziamento del porto fluviale di Valdarò. Erano tre gli interventi complementari che la Regione Trentino Alto Adige (primo azionista) e gli altri 15 soci pubblici territoriali di Autobrennero avevano posto come imprescindibili, per complessivi **350 mi-**

**liardi** di euro. E l'accordo, con il collegato Pef-Piano economico finanziario da **4,14 miliardi** (vedi scheda a fianco), ne prevede le modalità di copertura. L'aumento di capitale per la Cispadana (**100 milioni**) sarà fatto utilizzando risorse proprie (patrimonio) di Autobrennero; la realizzazione del centro intermodale di Isola della Scala, a sud di Verona (**150 milioni**) e l'acquisizione di Interbrennero-interporto di Trento nord (**50 milioni**) utilizzando il surplus dell'innovativo pedaggio ambientale e, nel caso tale tariffa non fosse introdotta, ricorrendo a parte degli accantonamenti futuri (**34,5 milioni** all'anno) del Fondo ferrovia; l'investimento su **Valdarò** (50 milioni) attraverso il pedaggio ambientale o, in subordine, con risorse proprie di Autobrennero. Adesso, brindano tutti, dal ministro **Daniilo Toninelli** a **Kompatscher**. In realtà, ieri a Roma, s'è chiuso il primo tempo della partita: quello dell'accordo con lo Stato. Ed il resto del percorso è definito: il parere sulla delibera del Cipe sarà dato entro un mese dalla Corte dei conti e in autunno dovrebbe arrivare il relativo decreto interministeriale (economia e finanze più infrastrutture e trasporti). Da oggi, si apre dunque il secondo tempo. Riguarda per intero i soci di Autobrennero. E gli ostacoli in campo non mancano. Il primo, per nulla facile da superare, è la liquidazione dei soci privati (**14,1575%** del capitale), passaggio obbligatorio per garantire la continuità della gestione di A22 in capo ad Autobrennero. Due gli elementi critici: il

Fondo ferrovia (vale **688 milioni** a fine 2018, **720 milioni** con gli interessi), accantonato a patrimonio in esenzione di imposta. Ebbene, i quattro soci privati ne rivendicano quota parte, mentre i soci pubblici, in base alla legge 449 del 1997 che lo ha istituito, lo ritengono sottoposto a vincolo di destinazione, il finanziamento del tunnel del Brennero e delle tratte di accesso ferroviarie: il **14,1575%** del Fondo vale oltre **100 milioni** di euro. Il secondo elemento che pesa nella trattativa per liquidare i privati riguarda il citato contenzioso sui **300 milioni** di extraprofitti: un'incognita. Ma non si possono aspettare i tempi, anni, della giustizia amministrativa: i privati vanno liquidati entro l'autunno, se si vuole dare operatività alla nuova concessione dall'1 gennaio 2020.

Ma c'è anche (ne riferiamo sotto), la questione della *governance*, del nuovo cda di Autobrennero che dovrà gestire la delicatissima fase della liquidazione dei privati, nel mentre ogni socio pubblico dovrà approvare nei relativi organi (consigli comunali, provinciali, regionali e consigli camerali per le quattro Camere di commercio socie) l'accordo licenziato ieri dal Cipe.



## INVESTIMENTI A22 PIANO ECONOMICO FINANZIARIO - 30 ANNI

INVESTIMENTI	IMPORTI NETTI PRESUNTI
Terza corsia tra Verona e intersezione A1	743.200.000,00
Terza corsia dinamica tratto Bolzano Nord - Verona	1.035.564.108,00
Sovrappassi	245.515.098,80
Barriere antirumore	235.345.459,61
Stazioni autostradali e C.S.A.	100.109.681,67
Parcheggi e autoparchi	67.227.292,85
7 aree di servizio	172.991.714,05
Apprestamenti impiantistici e innovazioni tecnologiche	158.634.000,00
Interventi sul corpo autostradale (piazzole per la sosta di emergenza barriere di sicurezza - allargamenti)	86.306.000,00
Interventi di manutenzione straordinaria sulle opere d'arte	435.732.207,87
Interventi di stabilizzazione dei versanti	60.360.000,00
Interventi di miglioramento della viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale	800.000.000,00
<b>Totale investimenti</b>	<b>4.140.985.562,8</b>

## OPERE DI MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ FUNZIONALI ALL'AUTOSTRADA TRENINA

DESCRIZIONE OPERA	IMPORTO LORDO DI PROGETTO compresa IVA
Nodo San Michele - Collegamento stradale tra la rotatoria sulla S.P.90 in via Canè nel Comune di Mezzocorona e la rotatoria presso la stazione autostradale di San Michele all'Adige in fraz. Grumo (rif. PAT A.1)	5.520.000,00
Nodo Trento - Allargamento svincolo uscita sulla S.P.235 dir nord in loc. Spini di Gardolo (rif. PAT B.1)	529.200,00
Nodo Trento - Rifacimento viadotto "Canova" (rif. PAT B.3)	40.450.000,00
Nodo Trento - Allargamento svincolo di ingresso n. 7 dir sud della tangenziale di Trento (rif. PAT B.4)	320.000,00
Nodo Trento - Allargamento e messa in sicurezza uscita n. 6 dir nord della tangenziale di Trento (rif. PAT C.1)	290.000,00
Nodo Trento - Rifacimento Tangenziale area Polo Sanitario del Trentino	40.000.000,00
Nodo Trento - Trasformazione ex tracciato A22 in tangenziale di Trento	15.000.000,00
Nodo Rovereto - Riva del Garda - Realizzazione di un collegamento stradale Passo San Giovanni - località Cretaccio - UF2 - Unità galleria (rif. PAT D.2)	64.500.000,00
Nodo Rovereto - Riva del Garda - Trasformazione ex tracciato A22 in tangenziale di Rovereto	35.000.000,00
<b>Totale Provincia</b>	<b>201.609.200,0</b>
<b>IMPORTO FINANZIAMENTO PROPOSTO</b>	<b>200.000.000,0</b>

## Oltre 4 miliardi che cambieranno i territori di Trento, Bolzano e Rovereto

Una montagna di risorse, da investire in 30 anni, la durata della concessione: **4,14 miliardi** di euro. Talmente tanti che c'è chi dubita della capacità di Autobrennero, che ha una struttura tecnico-progettuale invidiata, di gestire una media di **138 milioni** all'anno di opere rispetto ai **70-80** attuali. Comunque sia, gli investimenti previsti dal Piano

economico finanziario collegato all'accordo per la gestione *in house* di A22, sono destinati a cambiare, anche urbanisticamente, i territori attraversati, soprattutto in Trentino Alto Adige. I due interventi più impegnativi sono le due terze corsie: effettiva verso sud, tra Verona e l'intersezione con l'A1 (**743 milioni**); dinamica nel tratto Bolzano nord-

Verona (**1,035 miliardi**), Soprattutto quest'ultima opera comporterà una trasformazione del territorio, con la realizzazione di nuove gallerie per bypassare Bolzano, Trento e Rovereto. L'attuale tratto cittadino di A22 (*nella foto*) sarà la nuova circonvallazione di Trento, in luogo della stretta, trafficata e pericolosa tangenziale ovest. **Do. S.**





Giancarlo Giorgetti, segretario del Cipe, il ministro Danilo Toninelli e Arno Kompatscher



## COMMENTI

Per l'Art la redditività di A22 passa dal 24 al 7%. Kompatscher: «Passaggio storico»

# Il ministro Toninelli esulta: «Addio dividendi»

«Trasparenza reale dei pedaggi, con una inversione di trend rispetto a tutti gli altri precedenti». Una nota serale dell'Art (Autorità di regolazione dei trasporti), che ha definito i criteri di pedaggio - A22 sarà la prima autostrada ad applicarli - spiega che «il sistema tariffario consentirà la sostenibilità del Piano economico finanziario, riportando a valori di mercato la redditività della concessione, che passa dal 24 al 7% circa». Per il ministro **Danilo Toninelli**, «viene fortemente contenuta la dinamica delle tariffe, con un aumento medio annuo che passa dal 3,1% a una percentuale non superiore all'1,1%, quindi inferiore alla inflazione programmata, fatto storicamente mai accaduto». Per il ministro, un modello che «esalta l'interesse pubblico, d'avanguardia» e che «potrà presto essere esteso ad altre tratte autostradali». Toninelli esulta: «Addio dividendi, così la finiamo di dire che in house al 100% e pubblica all'85% circa come era prima sono la stessa cosa». «Ci abbiamo lavorato per anni, una passaggio storico» commenta il presidente della Regione, **Arno Kompatscher**. Siamo orgogliosi, l'applicazione della tariffa ambientale è una innovazione unica in Italia. Ora, la liquidazione dei privati, entro 3-4 mesi, altrimenti scatta il piano B». «Oggi possiamo finalmente sorridere» commenta **Luigi Olivieri**, presidente di Autobrennero «si tratta di un accordo che, a mio parere, raggiunge un punto di equilibrio che contempera i reciproci interessi degli enti pubblici locali e dello Stato. Sarebbe un vero peccato se, raggiunta l'intesa con lo Stato, non si riuscisse a fare altrettanto con i soci privati».



# A22, via libera alla concessione

**Il vertice a Roma.** Accordo fatto con Toninelli e Giorgetti per la gestione trentennale alla società pubblica. Pedaggio ambientale per finanziare le opere intermodali > **Gonzato** a pagina 16

# A22, via libera alla concessione

## Accordo fatto con il governo

**Il vertice.** Kompatscher chiude la trattativa sulla gestione trentennale alla società pubblica. Prossimo passo, la firma. Nel piano investimenti è previsto il trasferimento in galleria del tracciato di Bolzano. Promesso il pedaggio ambientale

FRANCESCA GONZATO

**BOLZANO.** A metà mattina Kompatscher dice: «È fatta. La A22 verrà gestita dalla società pubblica dei territori per i prossimi trenta anni». Alle 9 di ieri il presidente regionale, delegato delle trattative dai soci pubblici, è entrato a Palazzo Chigi per la seduta preparatoria del Cipe, convocato per le ore 19. C'erano il sottosegretario Giancarlo Giorgetti e il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli. Dalla seduta mattutina esce il via libera all'accordo per la gestione pubblica dell'Autobrennero. A quel punto la seduta serale non riserverà più sorprese. Alle ore 20 arriva la conferma. «Il testo dell'accordo è chiuso, va bene a noi e al governo», così Kompatscher annuncia il «via libera del Cipe alla concessione. Adesso mancano gli atti formali per arrivare alla firma vera e propria». Sarà necessaria qualche settimana, se non mese: servono le auto-

rizzazioni alla firma del governo a Toninelli e dei soci a Kompatscher, poi la registrazione alla Corte dei Conti. Dopo una trattativa lunga e nell'ultimo periodo aspra, tutto sembra essere andato al posto giusto. Lega e M5S avevano fretta di chiudere prima di una eventuale crisi di governo. Scongiurata la gara europea. Per la città di Bolzano questo significa, tra l'altro, il finanziamento del trasferimento in galleria della A22, con la riconversione in circonvallazione dell'attuale tracciato cittadino dell'autostrada. E i soci del sud, che hanno chiesto garanzie sulle opere intermodali? Dal Comune di Verona fanno sapere: «Non abbiamo ancora il testo definitivo. Ci riserviamo di verificare». Kompatscher chiarisce: «Abbiamo ottenuto tutto ciò che avevamo chiesto», così Kompatscher, «Le opere intermodali verranno finanziate attraverso la tariffa ambientale. Per essere più sicuri, nell'accordo entra anche l'ipotesi

B di finanziare queste opere attraverso il fondo ferroviaria, in attesa della tariffa ambientale». Toninelli commenta: «Tutti gli utili verranno reinvestiti sul territorio con una piccola chicca: i pedaggi scenderanno». I soci privati devono essere liquidati.

Se ciò non sarà possibile prima della firma, l'accordo prevede l'affidamento della gestione a una nuova società pubblica, la BrennerCorridor. La maggioranza delle azioni della società sarà detenuta dalla Regione Trentino-Alto Adige e dalle Province di Bolzano e di Trento.

«È una operazione pionieristica per la mobilità: un valore di 9 miliardi in 30 anni, di cui 4,1 miliardi di investimenti», così Kompatscher. Nei 4,1 miliardi entrano la terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona con oltre 1 miliardo di euro: qui c'è lo spostamento nel tunnel a Bolzano e il cofinanziamento dell'asse di via Einstein.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LE CIFRE

## Previsti lavori per 4,1 miliardi Sul territorio opere per 1,7 miliardi

• La «nuova» A22 avrà utili meno alti. La svolta viene segnalata dall'Art (Autorità di regolazione dei trasporti): «La A22 sarà la prima autostrada in Italia ad applicare il sistema tariffario di pedaggio elaborato dall'Autorità, i cui criteri rendono possibile una trasparenza reale dei pedaggi, con un'inversione di trend rispetto a tutti gli altri precedenti. Il sistema tariffario Art consentirà la sostenibilità del Piano economico finanziario, riportando a valori di mercato la redditività della conces-

sione, che passa dal 24 al 7% circa». La Provincia ricorda che l'accordo prevede in 30 anni investimenti per 4,1 miliardi: terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona (oltre 1 miliardo), la terza corsia tra Verona e Modena (740 milioni), il sistema viario Bassa Atesina-Bolzano (200 milioni). Prevista la costruzione di barriere antirumore per 230 milioni. Contributo di 1 miliardo per il Bbt, che si aggiunge ai quasi 700 milioni già accantonati. Totale contributo territoriale: 1,7 miliardi.

## HANNO DETTO



È una operazione pionieristica per la mobilità e per i nostri territori

**Arno Kompatscher**



• La stretta di mano ieri a Palazzo Chigi tra il ministro Danilo Toninelli e Arno Kompatscher: c'è l'intesa sulla concessione A22



## GESTIONE DELL'A22

## Dal Cipe il via libera alla concessione dell'Autobrennero

### Il sindaco Sboarina: valuteremo la bozza

GIARDINI PAG 17

**BUSINESS & TRASPORTI.** Non ci sarà la gara d'appalto, il Cipe ha deciso che l'autostrada del Brennero sarà gestita da una società inhouse interamente pubblica

# Via libera alla concessione della A22

Gli investimenti nei 30 anni saranno di 4,1 miliardi di euro, cauto il sindaco Sboarina  
«Ora valuteremo la bozza d'accordo ma dovrà tener conto delle istanze dei territori»

La società Autostrada del Brennero, fondata sessant'anni fa - di cui sono soci tra gli altri il Comune, la Provincia di Verona e la Camera di Commercio - continuerà a gestire la A22. A seguito della riunione del Cipe, il Comitato interministeriale programmazione economica, di ieri sera il rinnovo della concessione dell'autostrada del Brennero-Modena, gestita da una società "in house pubblica", è cosa fatta. Va ricordato che la società AutoBrennero è per l'86 per cento di proprietà di enti locali e camerale, mentre per il restante 14 di privati. In base a questo, dunque, non si andrà a gara. L'accordo per la gestione della A22 - dopo un lungo confronto con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli - prevede investimenti nei 30 anni a favore del territorio pari a 4,1 miliardi, nei quali - dice l'Ansa - rientrano la terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona (oltre un miliardo) e la terza corsia tra Verona e Modena (740 milioni), nonché il sistema viario Bassa Atesina-Bolzano (contributo di 200 milioni). Previsti inoltre la costruzione di barriere antirumore che interessano l'intera tratta autostradale, per

un totale di 230 milioni di investimenti, nonché sostanziali interventi di rifacimento delle stazioni autostradali e dei centri di servizio (per un totale di 100 milioni) e delle Aree di servizio (per un totale di 170 milioni). E poi la prosecuzione degli interventi di rifacimento dei sovrappassi autostradali (250 milioni), la realizzazione di parcheggi e autoparchi (70 milioni) e la manutenzione straordinaria su viadotti e di opere d'arte (430 milioni).

Sarà introdotta per la prima volta in Italia e tra i primi Paesi in Europa la cosiddetta tariffa ambientale, con la quale saranno finanziate opere complementari all'autostrada, funzionali allo sviluppo della ferrovia e dell'intero corridoio del Brennero, tra cui gli Interporti di Trento e di Isola della Scala e l'Interporto fluviale di Valdaro (Mantova) per un totale di 250 milioni. Inoltre, un contributo di un miliardo nell'arco di 30 anni sarà devoluto per la realizzazione delle opere ferroviarie e delle tratte di accesso al tunnel del Brennero, che si aggiunge ai quasi 700 milioni già accantonati dalla società per lo stesso scopo. Il sindaco Federico Sboarina, che ha guidato la cordata dei soci

del "sud" e cioè Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia per avere ancora un peso politico e gestionale nella società rispetto anche ai soci del nord Trento e Bolzano, a fronte di quanto successo a Roma mantiene però cautela. Sboarina non aveva infatti partecipato alla riunione, convocata in fretta e furia martedì a Trento, per discutere della bozza di accordo andata poi ieri al Cipe. Nessuna mossa polemica, il sindaco non era andato all'incontro solo perché martedì era impegnato a Verona per l'importante inaugurazione delle sedi della Cassa depositi e prestiti alla presenza del ministro dell'Interno Matteo Salvini.

«Valuteremo ora la bozza di accordo e quanto emerso dagli Interporti di Trento e di Isola della Scala e l'Interporto fluviale di Valdaro (Mantova) per un totale di 250 milioni. Inoltre, un contributo di un miliardo nell'arco di 30 anni sarà devoluto per la realizzazione delle opere ferroviarie e delle tratte di accesso al tunnel del Brennero, che si aggiunge ai quasi 700 milioni già accantonati dalla società per lo stesso scopo. Il sindaco Federico Sboarina, che ha guidato la cordata dei soci del "sud" e cioè Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia per avere ancora un peso politico e gestionale nella società rispetto anche ai soci del nord Trento e Bolzano, a fronte di quanto successo a Roma mantiene però cautela. Sboarina non aveva infatti partecipato alla riunione, convocata in fretta e furia martedì a Trento, per discutere della bozza di accordo andata poi ieri al Cipe. Nessuna mossa polemica, il sindaco non era andato all'incontro solo perché martedì era impegnato a Verona per l'importante inaugurazione delle sedi della Cassa depositi e prestiti alla presenza del ministro dell'Interno Matteo Salvini.

«Valuteremo ora la bozza di accordo e quanto emerso dagli Interporti di Trento e di Isola della Scala e l'Interporto fluviale di Valdaro (Mantova) per un totale di 250 milioni. Inoltre, un contributo di un miliardo nell'arco di 30 anni sarà devoluto per la realizzazione delle opere ferroviarie e delle tratte di accesso al tunnel del Brennero, che si aggiunge ai quasi 700 milioni già accantonati dalla società per lo stesso scopo. Il sindaco Federico Sboarina, che ha guidato la cordata dei soci dei territori». • E.G.





Sempre molto trafficata l'autostrada del Brennero

**I NOSTRI SOLDI.** È l'avanzo più consistente conseguito dal 2014 dell'ente ora presieduto da Manuel Scalzotto che lancia la sfida: «I prossimi due mesi saranno decisivi»

# Scuole e strade, si aprono i cantieri

I 35 milioni saranno destinati all'allargamento degli edifici scolastici e alla variante della Provinciale 10 in Val d'Illasi

**Giampaolo Chavan**

La lista delle priorità è già stilata da tempo. Si parte dalla variante sulla Sp 10 in Val d'Illasi, si continua nelle scuole e relativi plessi tra San Bonifacio e Villafranca, si passa dai Palazzi scaligeri e si arriva fin giù nella Bassa, al ponte di Sorgà.

Ecco il piatto d'investimenti messo sul tavolo ieri dalla Provincia ai Palazzi scaligeri sull'onda dei 35 milioni di euro di avanzo, conteggiati nel bilancio del 2018 e approvato dal Consiglio e assemblea dei sindaci. È proprio il caso di dire che a Loggia Fra' Giocondo, i conti finalmente tornano dopo anni. Un comunicato dell'ufficio stampa fa sapere che «si tratta della disponibilità di risorse più ampia dopo la riforma delle Province dal 2014».

E ieri nella sede dell'ente provinciale alla fine dell'assemblea di sindaci e consiglieri si tiravano grossi sospiri di sollievo dopo anni di magra. Il presidente della Provincia Manuel Scalzotto ha vestito subito il ruolo del

«pianificatore» per il futuro di strade, scuole, infrastrutture e cultura. L'ha fatto, però, spegnendo subito i facili entusiasmi: «Questo avanzo di 35 milioni di utili non è congruo per le nostre ambizioni». E per non creare malintesi, ha rilanciato la sfida: «I prossimi due mesi saranno determinanti. I nostri uffici sono già al lavoro per valutare le necessità finanziarie e la possibilità di avviare le procedure per gli appalti dei lavori in tempi stretti».

**PLESSI SCOLASTICI.** Gli echi delle proteste di studenti, docenti e genitori tra Villafranca e San Bonifacio sono arrivati fino ai Palazzi scaligeri. E si è subito corso ai ripari: «Con una parte dei trentacinque milioni», fa sapere Scalzotto, «vorremmo creare nuovi spazi per i plessi di San Bonifacio e Villafranca». Non è, però, così semplice come potrebbe apparire a prima vista. Bisogna valutare molti aspetti e su tutti quello demografico. Occorrerà verificare se il record d'iscrizioni nelle scuole superiori di quei due

plessi, verificatisi in questi ultimi anni, si consolideranno anche in futuro. «Potremo anche creare dei campus», ipotizza Scalzotto. Lo sguardo dei vertici della Provincia è, però, rivolto anche all'altra cinquantina d'istituti: «Dobbiamo adeguare anche», precisano in provincia, «gli impianti anti sismici in tutte le scuole della nostra provincia».

**LA VIABILITÀ.** Il presidente Manuel Scalzotto lancia anche la sfida della viabilità e punta il faro sulla Provinciale 10 in Val d'Illasi: «Mi piange il cuore», dice, «vedere i lavori iniziati su quell'arteria e non ancora finiti». Toccherà ai tecnici valutare costi, tempi e progetti per portare a compimento quella variante così tanto attesa dai residenti di quella vallata dell'est.

**INFRASTRUTTURE.** L'obiettivo è anche quello di intervenire sulle infrastrutture, iniziando dai controlli dei ponti in provincia. Una delle priorità della giunta Scalzotto è quello di rifare il ponte a Sorgà ma per i dettagli, si attende il lavoro dei tecnici. ●

## I numeri

93,3

### I MILIONI DELL'AVANZO DEL BILANCIO PROVINCIALE

Quasi due terzi di questi soldi sono vincolati a partire dai 7,8 milioni destinati alle riserve di bilancio fino ai 47,9 per investimenti già previsti. «Solo» 35,6 potranno essere investiti.

111,8

### I MILIONI PER LA SPESA CORRENTE NEL 2018

La spesa cala di 15 milioni rispetto al 2017. Le voci di spesa più rilevanti si riferiscono alla manutenzione delle strade (5,5 milioni), le utenze nelle scuole (9,1 milioni) e trasporto (39,9 milioni).

74,4

### I MILIONI RELATIVI ALLE ENTRATE TRIBUTARIE

L'importo è originato per 34,8 milioni dall'imposta sulle polizze Rc auto altri 33,7 arrivano dall'imposta sulle trascrizioni e 5,8 dall'addizionale sui rifiuti.





## Altre scommesse

Palazzi Scaligeri e Giorgi  
Pronti i fondi per i lavori

Il presidente della Provincia, Manuel Scalzotto

«Bisogna intervenire il prima possibile sui Palazzi scaligeri non solo per motivi funzionali degli uffici della Prefettura ma per tutelare e sostenere il grande pregio di questi edifici e per il loro valore culturale». Ecco il secondo menù di investimenti sfornato ieri dal presidente della Provincia Manuele Scalzotto, al termine dell'incontro con i sindaci. «Non sono interessato solo a mantenere in vita questi palazzi o al loro valore commerciale», ribadisce il sindaco di Cologna, «ma ad investire sul loro significato storico per il bene di chi ci lavora ma anche per quello dei cittadini». Un'altra priorità

riguarda, invece, l'Istituto per l'artigianato e per l'industria Giorgi di via Rismondo a Veronetta. «Anche lì», fa sapere Scalzotto, «servono nuovi lavori che studenti e docenti attendono da anni». Ora una parte di questi trentacinque milioni di avanzo realizzati in Provincia durante l'esercizio del 2018 potrà essere utilizzata per avviare i lavori nell'istituto di Veronetta. Anche in questo caso, tempi, modi, e progetto sono ancora in corso in attesa delle decisioni degli uffici. Il presidente Scalzotto, però, garantisce che la sistemazione di questo istituto resta un'urgenza per la Provincia anche se i lavori richiesti si annunciano già di portata notevole. **G.CH.**



La riunione dell'assemblea dei sindaci con il presidente della Provincia Manuel Scalzotto FOTOMARCHIORI

## «Authority per difendere la laguna»

Interviene il prefetto: «Non c'è solo il Mose, la governance torni sul territorio»

**VENEZIA** «Serve un'Authority della laguna che metta insieme tutti i soggetti coinvolti e che affronti celermente i veri problemi, perché non c'è solo il Mose...». Quello del prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto è un appello soprattutto al governo. La sua proposta sarebbe un «mini» Comitato da esportare a Venezia. Precisa: «All'interno ci sarebbe lo Stato con i rappresentanti locali dei ministeri, la Regione, la Città metropolitana, il Comune e il Porto.

a pagina 4 **Bottazzo**

# «Fanghi e traffico, non solo Mose Serve un'Authority per la laguna»

Sicurezza nei canali, appello del prefetto: «mini» Comitato con Stato ed enti locali

**Governance sul territorio  
Troppa frammentazione,  
di competenze.**

**Va riportata la  
governance sul territorio**

**VENEZIA** «Serve un'Authority della laguna che metta insieme tutti i soggetti coinvolti e che affronti celermente i veri problemi, perché non c'è solo il Mose...». Quello del prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto è un appello soprattutto al governo, considerando che l'emendamento al decreto «Sblocca cantieri» prima prevedeva la nascita di un'Agenzia composta da Stato, Regione, Città metropolitana e Comune (che dovevamo versare tra i dieci e quindici milioni di euro per costituire il capitale sociale e pagare la manutenzione del Mose) poi, dopo le proteste di sindaco e governatore, è scomparsa. Il prefetto allarga lo sguardo, perché a rischio c'è la sicurezza: dall'emergenza fanghi a quella dei marginamenti, dal traffico acqueo al moto ondoso, fino alle multe per fermare chi corre oltre i limiti. «Troppe competenze frammentate, alla fine non si risolvono i problemi della laguna che invece va gestita e salvaguardata», dice Zappalorto. La sua proposta sarebbe un «mini» Comitato da esportare a Venezia. Precisa: «All'interno ci sarebbe lo Stato con i rappresentanti locali dei ministeri,

la Regione, la Città metropolitana, il Comune e il Porto, tutti hanno un loro potere e indirizzo, in questo modo le competenze sarebbero accentrate e di un'unica Authority con l'obiettivo di semplificare l'azione che deve essere veloce, perché il Mose rappresenta solo uno degli interessi del governo della laguna. Ho la sensazione invece che rischi di passare per l'unico».

Proprio nei giorni scorsi assieme alla Capitaneria ha sorvolato alcune aree: dal canale dei Petroli alle bocche di porto fino al deposito Gpl di Chioggia. Gli scavi del Porto ancora poco riescono a fare perché arrivano in una situazione già compromessa che riduce il pescaggio delle navi portacontainer in arrivo a Porto Marghera. Il 9 maggio comunque la Capitaneria ha fatto la quarta ordinanza nel giro di qualche mese in cui se da una parte mantiene il pescaggio per le navi più strette a 11,10 metri dall'altra per quelle più grandi lo aumenta di qualche decina di centimetri. Rimane invece il problema per la Cassa di Colmata B con le rive sempre più frananti in attesa del progetto di marginamento di poco più di un chilometro approvato dalla Commissione di Salvaguardia e ora oggetto di un ricorso al Tar di Italia Nostra. E rimane anche il problema sulla loro collocazione con il nuovo

Protocollo ancora fermo al palo. «Il rischio è di finire il Mose e chiudere a chiave il porto perché le navi non entrano più», interviene il prefetto.

L'appello è di ricreare il Magistrato alle Acque, come autorità della laguna, composto però questa volta da tutti i soggetti coinvolti e che hanno competenza. Non la società che aveva ipotizzato il ministero alle Infrastrutture, tanto meno un'Agenzia ma una sorta di ente di governo con competenze certe, struttura snella e regole ben definite. «Bisogna studiare la governance per tutelare lo Stato, che continuerebbe ad essere rappresentato dalle autorità sul territorio, il Porto e gli enti locali portatori di diversi interessi. Dobbiamo togliere i veti e obbligare tutti i soggetti a prendere decisioni velocemente e fare le cose per difendere la laguna — spiega — Immagino una specie di cda dove ognuno ha il proprio rappresentante: la rappresentanza





può essere paritaria o ponderata considerato che lo Stato potrebbe aver più peso, ma è importante che la governance sia riportare sul territorio, è anche questo un esercizio di autonomia». Ma la politica questa volta non c'entra, Zappalorto, sgombra subito il campo da equivoci: «Non è il mio compito intervenire su queste questioni politiche, il processo dell'autonomia va avanti per la sua strada, questo elemento però la potenzia».

Capitolo fondi: «Quelli li deve mettere lo Stato, Venezia è un patrimonio mondiale. Direi di più: perché non si trovano anche finanziamenti dell'Unione europea, o lasciti, elargizioni, contributi? Oggi c'è un problema di sicurezza in laguna, gestire e salvarla significa anche proteggere Venezia. E nella salvaguardia non c'è solo il Mose».

**Francesco Bottazzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Emergenza** Il prefetto Vittorio Zappalorto chiede al governo la creazione di un'Authority che possa accentrare tutte le competenze della laguna



### La vicenda

● Il prefetto Vittorio Zappalorto chiede l'istituzione di un'Authority sulla laguna per superare la frammentazione delle competenze

● La settimana scorsa il ministero alle Infrastrutture aveva proposto un

emendamento al decreto «Sblocca cantieri» con l'istituzione di una società che doveva farsi carico della manutenzione e della gestione del Mose, chiedendo i fondi ai «soci»

● Il prefetto propone un «mini» Comitato composto da Stato, Porto, Regione, Comune e Città metropolitana portando la governance sul territorio



# Comune di Venezia e Città Metropolitana causa a Orsoni per i danni d'immagine

## La strategia dei legali, che si oppongono alla richiesta di assoluzione dell'ex sindaco

### Il «doppio» Cvn

Il pg: anomalo che il Consorzio sia vittima e imputato. La difesa: grave danno per noi di **Alberto Zorzi**

**VENEZIA** Sia Ca' Farsetti che Ca' Corner vogliono chiedere all'ex sindaco Giorgio Orsoni i danni d'immagine per l'inchiesta Mose. Nessuno dei due enti è formalmente costituito parte civile in appello contro di lui, dopo che in primo grado era stato in parte assolto e in parte dichiarato prescritto. Ma nel corso delle loro arringhe nell'udienza di martedì, sia l'avvocato del Comune di Venezia, Luigi Ravagnan, che il collega della Città metropolitana, Giuseppe Chiaia, hanno parlato anche dell'ex sindaco, chiedendo il rigetto del ricorso dei suoi legali Carlo Tremolada e Francesco Arata. Il motivo è chiaro: tenere aperta la strada di una richiesta danni. Anche se è un po' più tortuosa, non per questo resterà intentata. «La pronuncia di estinzione del reato mi impedirebbe l'azione civile», ha ammesso Ravagnan nella sua arringa.

Il tema è giuridico. Il tribunale aveva sostenuto che Orsoni, accusato di finanziamento illecito della campagna elettorale, non fosse colpevole per i soldi ricevuti «in bianco», perché non consapevole della girandola di false fatture delle imprese del Consorzio Venezia Nuova; di contro aveva però creduto alla versione di Federico Sutto, segretario dell'ex presidente del Cvn Giovanni Mazzacurati, che aveva detto di avergli portato 250 mila euro in contanti in studio in tre tranches, dichiarando però prescritto il reato. I difensori già in primo grado avevano però sostenuto che per il candidato sindaco il

reato di finanziamento illecito non è contestabile, perché quella figura manca nel lungo elenco previsto dalla legge, come aveva riconosciuto anche la Cassazione. Il tribunale aveva però tirato dritto e anche il sostituto pg Alessandro Severi, nell'arringa di martedì, ha rigettato questa tesi. «Il sindaco è membro del consiglio comunale quando è eletto, e alle elezioni è candidato anche alla carica di consigliere comunale», ha sostenuto Chiaia. «Non c'è nessuna interpretazione estensiva o forzatura della legge», ha ribadito Ravagnan. Se Orsoni fosse infatti assolto «perché il fatto non è previsto dalla legge come reato» si chiuderebbero infatti le porte a una richiesta di danni in sede civile. Sul *quantum*, i due enti sono al lavoro, visto che in primo grado avevano chiesto delle condanne complessive per tutti gli imputati: 2,3 milioni il Comune, 1,2 milioni l'ex Provincia. Il danno all'immagine per il reato di finanziamento illecito è infatti un inedito, visto che invece per la corruzione c'è l'esempio della Corte dei Conti che chiede il doppio della tangente.

Potrebbero chiedere i danni all'ex sindaco anche lo Stato e il Consorzio Venezia Nuova. I legali di quest'ultimo, gli avvocati Filippo Sgubbi e Paola Bosio, hanno ribadito che il Cvn è stato parte lesa in questo processo, anche perché il pg Severi aveva espresso dei dubbi sul doppio ruolo di parte civile qui e imputato nel processo sulla responsabilità delle aziende che è ancora in corso di fronte al tribunale. «C'è stata un'evidente violazione delle regole interne del Consorzio - ha detto l'avvocato Bosio - L'ente ha subito un danno patrimoniale per cui è aperta un'imponente azione civile contro i responsabili».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La vicenda

● Martedì si è svolta la prima parte del processo d'appello sul Mose. Il pg ha chiesto la conferma della sentenza, salvo la prescrizione per Falconi e uno sconto per Crialese

● Giorgio Orsoni ha chiesto l'assoluzione perché la legge sul finanziamento illecito non cita il candidato sindaco



# Villaggio americano, lavori nel 2020

## «Appalti solo ad aziende italiane»

### Il Comipar accoglie le richieste del Comune su altezze degli edifici e viabilità

**VICENZA** Ci sono le garanzie sulle altezze degli edifici e pure l'apertura alle «sole ditte italiane» per gli appalti plurimilionari che saranno emanati. Ma ci sono anche le promesse di utilizzare l'ingresso a sud (potenziato) solo per le situazioni di emergenza e la più vaga «disponibilità» a collaborare sui lavori alla viabilità esterna. Dunque, non sono tutte tinte forti quelle dipinte dal Comipar (Comitato misto paritetico) in merito ai piani sulla riqualificazione del Villaggio della Pace, ovvero l'area residenziale della comunità americana nell'area est di Vicenza.

L'esercito statunitense ha infatti disegnato il restyling del villaggio che passerà per la demolizione delle attuali 249 villette risalenti agli anni Cinquanta per fare spazio a 478 abitazioni, anche su più piani, affiancate da aree sportive, una piscina, pure un nuovo edificio scolastico. La spesa prevista ammonta a 427 milioni di dollari ed è interamente finanziata dal Governo del presidente Donald Trump, con l'avvio del cantiere previsto tra poco più di un anno, ovvero nell'autunno del 2020. Fin dalla sua presentazione il progetto ha però accolto alcune osservazioni, sfociate in un documento redatto dal Comune e inviato al Comipar, che chiede modifiche puntuali al piano specie in merito agli aspetti urbanistici e di viabilità, ma anche di sicurezza ambientale e sul fronte burocratico.

E ieri, dopo la riunione dell'organo paritetico che deve esprimersi in merito al progetto, l'amministrazione ha espresso la sua «soddisfazione»: «In sostanza tutte le richieste da noi proposte sono state accolte da parte della comunità americana – esordisce il sindaco, Francesco Rucco –

e di questo siamo soddisfatti. Ora ci sarà una collaborazione a livello di uffici tecnici con la comunità statunitense sulle fasi di progettazione».

In effetti, su ciascuna delle richieste avanzate da Palazzo Trissino gli americani hanno risposto in modo positivo, ma con sfumature diverse. Le garanzie principali sono giunte sul fronte degli appalti e a livello urbanistico-ambientale: secondo quanto riferiscono da Palazzo Trissino, i bandi per i lavori «saranno riservati a imprese italiane».

E si parla di quattro bandi da (almeno) 100 milioni di euro ciascuno. Sul fronte urbanistico sono state confermate le altezze massime degli edifici a quattro metri («Ma dovrebbero assestarsi quasi tutti attorno ai 3 metri» chiosa l'assessore al Territorio, Lucio Zoppello), è stata annullata l'ipotesi di una nuova antenna da 40 metri nella caserma «Ederle» mentre è garantita la redazione della Vinca (Valutazione di incidenza ambientale).

Meno forti, invece, appaiono le promesse in merito al fronte viabilistico, specie in merito al potenziamento del cancello a sud: l'opera è invisa al Comune, che in alternativa chiede la realizzazione di una serie di rotatorie su via Zamenhof e via Leonardo da Vinci. Il «gate» a sud però rimane «ma ci è stato garantito – spiega Zoppello – che sarà utilizzato solo in caso di emergenza e comunque non per il transito di mezzi pesanti». Sui rondò, infine, è arrivata solo la «disponibilità a collaborare», che dovrà tradursi, nelle speranze del Comune, in un contributo economico e progettuale alla realizzazione di una nuova viabilità all'ingresso principale del Villaggio.

**Gian Maria Collicelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il piano

● L'esercito americano ha disegnato il restyling del villaggio di Vicenza est che passerà per la demolizione delle attuali 249 villette risalenti agli anni Cinquanta per fare spazio a 478 abitazioni, anche su più piani, affiancate da aree sportive, una piscina, pure un nuovo edificio scolastico. La spesa prevista ammonta a 427 milioni di dollari ed è interamente finanziata dal Governo del presidente Donald Trump





VIA LIBERA DAL CIPE

## A22, sì alla concessione: terza corsia fino a Bolzano



di Marco Angelucci

a pagina 11

# A22, via libera del Cipe alla concessione

Approvato il piano finanziario: investimenti per 4,1 miliardi. Pedaggio ambientale, pronto il piano B  
Tra le opere la terza corsia «dinamica» tra Verona e Bolzano Nord e l'interporto di Isola della Scala

### La vicenda

● Nel 2014 la concessione di Autobrennero è scaduta, la delibera con il piano finanziario approvata ieri

dal Cipe apre la strada al rinnovo per i prossimi 30 anni.

● Le basi per il rinnovo della concessione erano state fissate dal precedente governo, la trattativa però si è inceppata quando al Mit è arrivato Danilo Toninelli (nella foto piccola con Kompatscher)

● Adesso Autobrennero dovrà liquidare i soci privati (che hanno il 14% delle quote) e diventare una società interamente pubblica. Poi il Ministero farà un affidamento «in house»

Presidente L'ecotariffa è un grande successo Siamo tra i primi in Europa

Il ministro Gli utili rimangono ai territori e saranno usati per la sicurezza

**BOLZANO** Dopo nove mesi di gestazione, governo e soci pubblici di A22 hanno trovato l'intesa sul rinnovo della concessione dell'autostrada del Brennero. Ieri sera il Cipe (Comitato interministeriale programmazione economica) ha approvato la delibera con i contenuti dell'accordo che sarà firmato nelle prossime settimane. Il presidente della Regione Arno Kompatscher è raggianti. «Abbiamo sbloccato investimenti importantissimi per i nostri territori» sottolinea il governatore che ieri era a Roma per seguire di persona gli ultimi passaggi della trattativa con il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli. Gli schemi dell'intesa sono quelli di sempre, con qualche piccola modifica dell'ultimo minuto su pedaggi ambientali e liquidazione dei privati.

Toninelli voleva assolutamente chiudere l'intesa prima delle europee e ci è riuscito, anche a costo di fare qualche passo indietro sulla governance della nuova società.

Kompatscher invece ha dovuto fare qualche rinuncia sull'ecotariffa e ingoiare il rospo della riduzione dei pedaggi per il traffico privato ma alla fine l'accordo soddisfa tutti. Anche i soci del sud.

«Si tratta di un grande successo. Quella di oggi (ieri ndr) è una decisione pionieristica che consente alle autorità pubbliche non solo di assumere a livello nazionale un ruolo guida nelle politiche per la mobilità sostenibile, con l'introduzione della tariffa ambientale, ma anche finanziare le tratte di accesso al tunnel del Brennero» commenta Kompatscher.

Soddisfatto anche il ministro Toninelli «I proventi dell'autostrada rimarranno sul territorio e saranno utilizzati per garantire la manutenzione e rendere l'infrastruttura più sicura. E, piccola chicca, diminuiranno i pedaggi» commenta invece il ministro Toninelli

Per lo Stato è un affarone da 2,3 miliardi. L'erario incasserà

580 milioni per il valore della concessione, 688 milioni di accantonamenti per il fondo ferrovia (fino al 2018) più altri 1,035 miliardi da qui al 2049 (34,5 milioni l'anno). I territori attraversati dall'autostrada invece ottengono di poter finanziare tramite tariffa opere attese da anni. Come la circonvallazione della conca di Bolzano, il passante di Trento e quello di Rovereto. Ma anche la terza corsia e i nuovi interporti.

Complessivamente sono previsti 4,1 miliardi di investimenti. Il grosso, quasi 2 miliardi, è per la terza corsia tra l'A1 e Verona (743 milioni) e





per la terza corsia dinamica tra Verona e Bolzano nord (1 miliardo). Poi ci sono 800 milioni di opere correlate. Come la circonvallazione di Bolzano (200 milioni finanziati attraverso l'A22 su un totale di 400), le circonvallazioni di Trento e Rovereto (altri 200 milioni). Per la manutenzione di viadotti e gallerie sono previsti 435 milioni mentre 235 milioni saranno utilizzati per le barriere antirumore. Poi ci sono i nuovi sovrappassi (245 milioni), i nuovi centri di servizio (100 milioni), le innovazioni tecnologiche (158 milioni), interventi per stabilizzare i versanti (60 milioni).

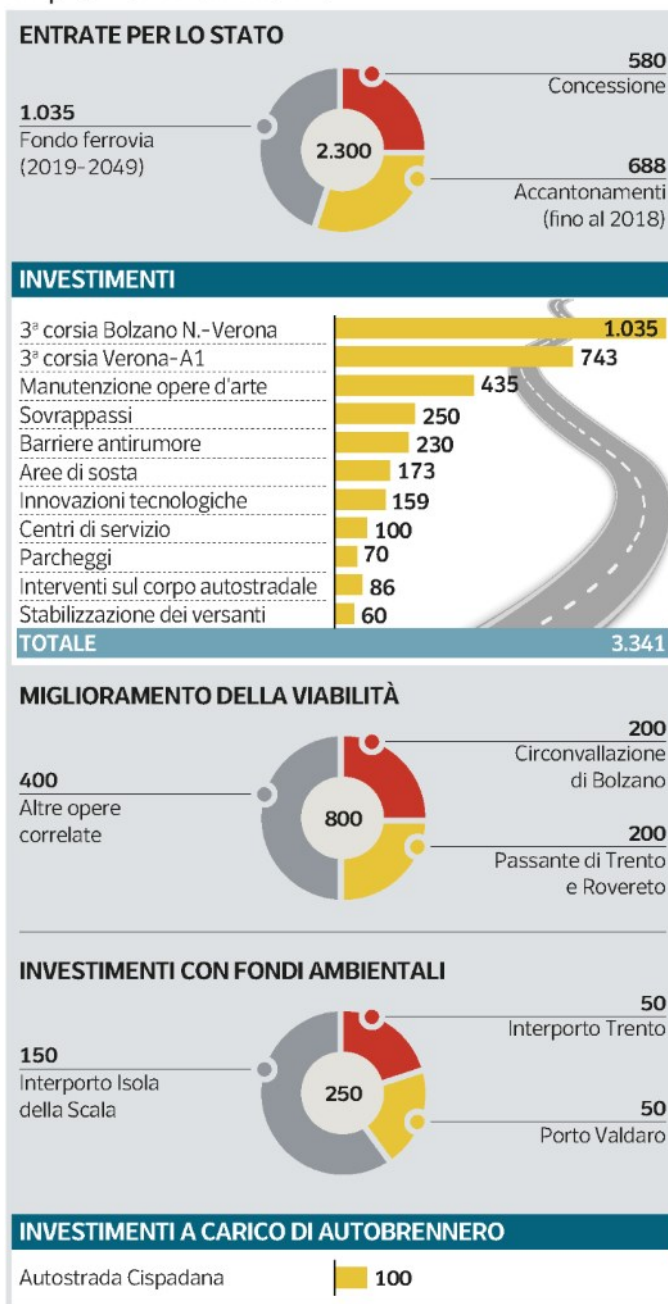
Il nodo dei pedaggi ambientali, quello più critico, è stato sciolto con un po' di creatività. I fondi dell'ecovignetta, stimati in 250 milioni, saranno utilizzati per finanziare gli interporti di Trento e Isola della Scala e per il porto di Valdaro. Qualora il pedaggio ambientale non dovesse decollare, gli interporti verranno finanziati con il fondo ferrovia. In questo modo però si toglieranno risorse al tunnel del Brennero e rimane da vedere come questo buco verrà tappato. Il porto di Valdaro invece verrebbe finanziato direttamente da Autobrennero insieme alla Cispadana che non può essere pagata con i pedaggi ambientali.

Chiarito anche il nodo della liquidazione dei privati. Se l'operazione dovesse risultare troppo onerosa, allora la concessione verrà data alla newco Brenner Corridor che sarà formata solo dai soci pubblici. Un'operazione contabile che rischia di prendere un po' di tempo.

**Marco Angelucci**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il piano finanziario



Cifre in milioni di euro

L'Ego - HUB



## Il nuovo piano industriale

# «Fondi solo fino a Verona»

## Assindustria e artigiani all'attacco delle Fs sulla Tav

**VENEZIA** Alta velocità ferroviaria, industriali e artigiani tornano alla carica sui ritardi della Brescia-Padova. I dati nero su bianco del piano industriale 2019-'23 delle Ferrovie, presentato alla fine della scorsa settimana, confermano il Tunnel del Brennero e il collegamento con l'aeroporto di Venezia. Ma certificano che della Tav veneta alla fine è finanziato solo il tratto tra Brescia e Verona, per 5 miliardi, i due nodi di Verona in tutto per 750, mentre quello tra Verona e Vicenza è coperto per un terzo della spesa necessaria, 980 milioni su 2,7 miliardi, l'attraversamento di Vicenza per un quinto, 150 milioni su 805, mentre per la prosecuzione verso Padova, per cui si stima una necessità di 1,3 miliardi, la situazione è da *hic sunt leones*: né soldi né progetti.

E così, in parallelo, Confindustria e Confartigianato si trovano ad esprimere ragionamenti simili, il tutto nel giorno in cui la Corte dei conti dà il via libera definitivo al contratto di programma 2017-'2021 tra ministero delle Infrastrutture e Rfi e il vicepremier Matteo Salvini rilancia sui ritardi: «Sulla Brescia-Padova, il ministro delle Infrastrutture aspetta perché sta facendo l'analisi costi-benefici. Io sto diventando impaziente». Per il presidente di Assindustria Venetocentro, Massimo Finco, il piano è «la conferma di un quarto di secolo d'inconcludenza su un nodo decisivo per lo sviluppo e la competitività». «Mezza Tav è inutile - aggiunge il leder regionale di Confartigianato - Agostino Bonomo -. Assurdo che il governo non abbia posto obiettivi strategici coerenti con lo sviluppo del nostro Paese». Per parte sua Rfi, la società infrastrutturale delle Ferrovie, fa sapere che il contratto di programma conferma 4,4 su 8,6 miliardi per la Brescia-Padova e che i finanziamenti mancanti saranno recuperati nei successivi aggiornamenti, ma che i progetti sono confermati e che Rfi li può eseguire solo avendo a disposizione i fondi dal ministero delle Infrastrutture.

**Federico Nicoletti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Pedemontana da ricorsi ai risarcimenti Ora si riparte

### CARTE BOLLATE

VENEZIA Le carte bollate per bloccare la Pedemontana potrebbero ritorcersi contro i ricorrenti. Detta in altri termini: gli enti che stanno realizzando la superstrada a pagamento che collegherà le province di Treviso e Vicenza non escludono di citare in giudizio per lite temeraria chi ha fatto causa per bloccare l'opera e la causa poi l'ha persa. È quanto emerge da una nota diffusa ieri, attraverso l'ufficio stampa della giunta regionale del Veneto, dalla Struttura di progetto della Superstrada Pedemontana Veneta (SPV).

“Riprendono i lavori della Superstrada Pedemontana Veneta sul lotto 3, tratta b, in corrispondenza del “Bosco della Speranza” - recita la nota - È stato, infatti, revocato, dal Tribunale di Treviso, in sede di sentenza definitiva, il decreto emesso dal medesimo Tribunale in data 6 dicembre 2018, di accoglimento dell'istanza di sospensiva avanzata da Giuseppe Piccolotto. Superstrada Pedemontana Veneta spa ed il subappaltatore Costruzioni Generali Santangelo srl hanno disposto l'immediata ripresa dei lavori sulle aree suddette del Comune di Altivole (Treviso). Giuseppe Piccolotto è stato condannato alla rifusione, in favore di Superstrada Pedemontana Veneta spa, delle spese del procedimento”. Non solo: “Il Concessionario congiuntamente con la Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta stanno valutando come recuperare i sei mesi di stallo imposto a causa dell'azione giudiziaria proposta dal privato”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Tav veneta bloccata, è rivolta

►Gli imprenditori: zero fondi per l'alta velocità Padova-Verona. E Salvini accusa Toninelli: «Io, impaziente»

Imprenditori del Veneto in rivolta per il blocco dell'alta velocità in Veneto. Nel piano delle Ferrovie non sono previsti fondi per la Padova-Brescia. E il leader della Lega Matteo Salvini attacca ancora i 5stelle e in particolare il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, "reo" di frenare il progetto: «Tutti d'accordo ma l'opera è ferma, sto diventando impaziente». «Il piano industriale delle Ferrovie dello Stato certifica che l'Alta Velocità a

Est di Verona è in grave ritardo e quella da Padova a Vicenza non è stata né progettata né finanziata. È la conferma di un quarto di secolo di inconcludenza, un altro schiaffo al Nord che produce», denuncia Massimo Finco, presidente di Assindustria Venetocentro. E Agostino Bonomo, presidente di Confartigianato, rincara la dose: «È scandaloso che vi siano finanziamenti per tratti secondari e si ignori il Veneto».

Crema a pagina 14

## Tav, imprenditori in rivolta «Fs ha ignorato il Veneto»

►Bonomo: «Zero fondi per la Verona-Padova Ci tolgono anche treni e aerei, è scandaloso» ►Finco: «Fronte comune, Regione muoviti» Salvini: «Il ministro frena, io impaziente»

**INDUSTRIALI E ARTIGIANI  
TEMONO RICADUTE  
SULLA COMPETITIVITÀ  
DEL TERRITORIO  
E SONO PRONTI  
A NUOVE PROTESTE**

**NEL PIANO  
DA 58 MILIARDI DI FS  
VIENE FINANZIATA  
SOLO L'ALTA  
VELOCITÀ FINO  
ALLA CITTÀ SCALIGERA**

### INFRASTRUTTURE

VENEZIA «Non ci sono i fondi per realizzare la Tav». Gli imprenditori veneti sono in rivolta, e il leader della Lega Matteo Salvini attacca ancora i 5stelle: «Tutti d'accordo ma l'opera è ferma, sto diventando impaziente».

«È inaccettabile che ci taglino fuori dai piani infrastrutturali. Il piano industriale delle Ferrovie dello Stato certifica che l'Alta Velocità a Est di Verona è in grave ritardo e quella da Padova a Vicenza non è stata né progettata né finanziata. È la conferma di un quarto di secolo di inconcludenza, un altro schiaffo al Nord che produce», denuncia Massimo Finco, presidente di Assindustria Venetocentro, la più importante associazione territoriale regionale e tra le prime

in Italia.

«Mancano i finanziamenti per la Tav veneta - rincara la dose Agostino Bonomo, presidente di Confartigianato del Veneto, più di 60mila piccoli imprenditori associati - Ferrovie hanno approvato 58 miliardi di progetti per i prossimi cinque anni compreso il tunnel di base del Brennero, e non c'è un soldo per il tratto della Tav da Verona a Padova. È scandaloso che vi siano finanziamenti per tratti secondari e si ignori il Veneto. Già stiamo vivendo la tragicommedia dell'autonomia, già ci hanno tolto il treno delle 6 di mattina da Venezia diretto per Roma e anche il volo Alitalia per la Capitale della prima mattina, e ora nemmeno un collegamento ferroviario in Veneto viene finanziato. C'è la previsione di spesa di 2,713 miliardi coperti per ol-

tre 900 milioni, quelli che servono solo per completare la Brescia-Verona».

### COMPETIZIONE

Il leader artigiano teme per il futuro del Nordest: «Dobbiamo essere messi alla pari dei nostri colleghi e competitori. L'Emilia Romagna sta superando il Veneto anche perché ha infrastrutture efficienti, un giovane ingegnere va più facilmente a lavorare a



Bologna che a Padova anche perché c'è la Tav», l'esempio dell'artigiano, che analizza sconcolato la situazione politica: «Il governo su questi temi è diviso e la Lega è bloccata dai 5stelle. Ma noi non ci arrendiamo, siamo andati in piazza a dicembre per la Tav e se continuano a prenderci in giro siamo pronti a tornarci».

Una levata di scudi che fa scattare la reazione di Matteo Salvini, vicepremier e leader della Lega impegnata nelle elezioni europee che coglie l'occasione per un nuovo attacco ai "soci" del governo 5stelle: «C'è un'altra Tav, che pochi conoscono ma per me è fondamentale: la Brescia-Verona-Vicenza-Padova, su cui non c'è un comitato ostile e non c'è uno contro. E il ministro delle Infrastrutture sta aspettando a dare all'autorizzazione perché sta facendo l'analisi costi-benefici - attacca Salvini puntando il dito su Danilo Toninelli -. Io sto diventando impaziente perché fra un po' ci fanno l'analisi costi-benefici anche per andare ai servizi. C'è un limite a tutto. L'Italia ha bisogno di viaggiare».

Gli imprenditori veneti però

sanno che per vincere questa battaglia della Tav c'è da creare un fronte comune per premere sulla politica: «A Regione, Comune, Provincia e sistema camerale chiedo un'iniziativa unitaria di confronto con Fs», tuona Finco: «Tutta la regione rischia di diventare marginale, è inaccettabile per un'area che produce il 13,7% delle esportazioni italiane (63,3 miliardi). Questa è solo l'ultima di una serie di scelte indifferenti alle ragioni delle istituzioni locali e mortificanti nei confronti di migliaia di imprese, penso al voltafaccia Fs sul raddoppio del binario dell'Interporto di Padova verso la stazione o a quello sul potenziamento dell'attuale stazione Padova centrale, derubricato a nulla di fatto. Un colpo mortale alle possibilità di sviluppo del Veneto centrale, delle sue imprese, dei suoi occupati».

### DIVISIONI LOCALI

Finco però non nasconde che anche il Veneto è diviso: «Se da un lato, abbiamo il dovere di una forte pressione su Fs perché riveda i propri piani e l'allocazione delle risorse, dall'altro dobbiamo anche interrogarci sulla nostra debole capacità po-

litica di incidere sulle scelte e se l'approccio usato sia stato giusto e produttore. Per troppo tempo tante opere sono state bloccate o ritardate, e ad oggi non sono nemmeno cantierate, per la cronica frammentazione del Veneto e la mancanza di condivisione su scelte importanti (per esempio, sul nodo Alta Velocità di Vicenza). Dobbiamo prenderne atto e cambiare passo, abbandonare particolarismi controproducenti, dare prova di unità di intenti per essere credibili, avere forza negoziale e attrarre investimenti. È su questo terreno che è chiamata a cimentarsi la classe dirigente di questo territorio».

Finco chiede al Veneto di riuscire finalmente a fare squadra. «Nell'immediato siamo pronti a chiedere un'interlocuzione con Fs per comprendere le ragioni di queste scelte e sollecitare ogni possibile soluzione - sottolinea il presidente di Assindustria Venetocentro -. Alla Regione del Veneto, al Comune e Provincia di Padova e al sistema camerale chiedo di sostenere con forza queste ragioni e di assumere un'iniziativa unitaria e ufficiale di confronto a Roma».

**Maurizio Crema**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ALTA VELOCITÀ FERMA** Gli imprenditori denunciano: i piani di sviluppo quinquennali di Ferrovie ignorano il Veneto



**MASSIMO FINCO**  
Assindustria  
Venetocentro



**AGOSTINO BONOMO**  
Confartigiana-  
to Veneto



## Altivole Pedemontana il giudice sblocca il cantiere

La piantagione di kiwi biologici non rischia di morire di sete col passaggio della Pedemontana. È questa la motivazione che ha aperto le porte alla ripresa dei lavori per la costruzione della superstrada all'altezza del Bosco della Speranza di San Vito di Altivole. I cantieri erano stati sospesi a dicembre dopo l'accoglimento della sospensiva avanzata da Giuseppe Piccolotto, titolare dell'omonima azienda agricola.

Favaro a pagina X

# Il giudice "sblocca" la Pedemontana

► Il tribunale riapre il cantiere fermo dallo scorso dicembre ► L'ordinanza: «Non ci sono pericoli per le piantagioni di kiwi»  
«Gli sbancamenti non danneggiano l'azienda dei Piccolotto» L'imprenditore: «Dovremo anche pagare 4mila euro, insensato»

### ALTIVOLE

La piantagione di kiwi biologici non rischia di morire di sete a causa del passaggio della Pedemontana. È questa la motivazione che ha aperto le porte alla ripresa dei lavori per la costruzione della superstrada all'altezza del Bosco della Speranza di San Vito di Altivole. Qui i cantieri erano stati sospesi all'inizio dello scorso dicembre dopo il decreto emesso dal tribunale di Treviso in seguito all'accoglimento della sospensiva avanzata da Giuseppe Piccolotto, titolare dell'omonima azienda agricola, nonché padre di Osvaldo, uno dei referenti del comitato contro la Pedemontana.

### I TIMORI

Piccolotto aveva lamentato che i lavori di sbancamento per la superstrada avrebbero potuto compromettere le linee di adduzione dell'acqua per l'irrigazione dei suoi kiwi, mettendo a rischio l'intera piantagione. Ma adesso, dopo mille battaglie legali e verifiche tecniche, lo stesso tribunale ha revocato la sospensiva con sen-

tenza definitiva. Non solo. Piccolotto dovrà anche pagare le spese legali, pari a quasi 4mila euro, a Superstrada Pedemontana Veneta Spa. Il concessionario Spv e il subappaltatore Costruzioni generali Sant'Angelo Srl possono riaprire i cantieri a San Vito di Altivole. Non l'hanno ancora fatto. Ma è solamente una questione di tempo.

### LA RIPRESA

«Superstrada Pedemontana Veneta e il subappaltatore hanno disposto l'immediata ripresa dei lavori – fanno sapere dalla Regione – il concessionario congiuntamente con la struttura di progetto Superstrada Pedemontana Veneta stanno valutando come recuperare i sei mesi di stallo imposto a causa dell'azione giudiziaria proposta dal privato». In questo tempo il concessionario ha sottolineato che la porzione di piantagione di kiwi interessata dalle lavorazioni era marginale rispetto all'intera area di coltivazione. Spv ha poi assicurato di aver fatto tutto il possibile per risolvere ogni possibile interferenza. Il nodo sarebbe stato in

particolare superato con la posa di una nuova condotta già nel novembre dell'anno scorso. Da qui la decisione del tribunale di far riaprire i cantieri.

### LA PERIZIA

«Non si può che prendere atto dei rilievi e delle conclusioni del consulente tecnico d'ufficio – si legge nell'ordinanza – nella parte in cui evidenzia l'esistenza di quattro prese di adduzione dell'acqua a nord del tracciato della superstrada e una a sud, cui i ricorrenti possono agevolmente allacciarsi senza particolari impedimenti o difficoltà, e svolge una prognosi ampiamente favorevole alla concreta possibilità che sia assicurata la normale irrigazione della piantagione di kiwi del ricorrente, ferma la ne-





cessità di ordinari interventi di manutenzione e riparazione». «Non vi sono quindi ragioni che possano ulteriormente giustificare la sospensione dei lavori prodromici alla realizzazione dell'importante opera infrastrutturale», si aggiunge.

### LA REAZIONE

Via libera alla Pedemontana, quindi. Ma Osvaldo Piccolotto non ci sta e annuncia una nuova battaglia. «Non ha alcun senso - ribatte - nonostante i fatti siano eclatanti, siamo costretti a pagare quasi quattromila euro. Non ci fermeremo. Adesso ci rivolgeremo al Consiglio superiore della magi-

stratura chiedendo l'immediata sospensione della sentenza - contrattacca - non so se qualcuno ha suggerito questa sentenza. Fatto sta che non sta né in cielo né in terra la condanna alla rifusione delle spese di procedimento». «Ci sono delle palesi contraddizioni. A cominciare dal fatto che si dice che il problema dell'irrigazione è stato risolto già in novembre quando gli scavi sono iniziati solo a dicembre - conclude - dalle segnalazioni che ci arrivano deduciamo che non si tratta di un fatto isolato. Per questo posso assicurare che ora andremo fino in fondo».

**Mauro Favaro**



**«NON CI FERMIAMO QUI  
SIAMO PRONTI  
A RICORRERE  
AL CONSIGLIO  
SUPERIORE  
DELLA MAGISTRATURA»**



IL TERRENO NEL MIRINO Osvaldo Piccolotto nel campo di kiwi dove deve passare la strada Pontebbana: il tribunale gli ha dato torto

# Mose, i progetti per fare cassa

► Il provveditore alle opere pubbliche Linetti scrive al ministero: così l'infrastruttura potrà produrre guadagni

Il Mose potrebbe diventare fonte di guadagno. Lo scrive il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, nella sua proposta di nuovo "Ente gestore della laguna di Venezia", presentato al ministero delle Infrastrutture e sul tavolo del prefetto di Venezia. Nel documento, che tratta il tema della valorizzazione dell'opera di salvaguardia, vengono formulate molte idee: dalla creazione di una pista ciclabile che transiti

all'interno dei cassoni posati sul fondo delle bocche di porto; all'utilizzo di velme e barene per installazioni artistiche, piuttosto che per la coltivazione delle vongole; fino alla promozione di un uso scientifico-turistico del sistema lagunare, con summer school e poli museali. Progetti tesi anche a far accettare il Mose come «elemento fondamentale del territorio, oggetto di promozione, di studio e di ricerca».

Brunetti alle pagine II e III

## La città, la salvaguardia Vongole, bici e studenti per far "rendere" il Mose

► La strategia del Provveditorato alle opere pubbliche per guadagnare con l'opera e finanziare i costi di manutenzione: 4 milioni dall'incasso dei canoni spazi acquei

**TRA LE IPOTESI  
DI AUTOFINANZIAMENTO  
UNA PISTA CICLABILE  
NEI CASSONI  
TRA CAVALLINO  
E CHIOGGIA**

**LE BARENE  
POTREBBERO  
DIVENTARE  
LUOGHI DI ARTE  
O DI COLTIVAZIONE  
DI MOLLUSCHI**

### LA GRANDE OPERA

VENEZIA Le idee sono tante: dalla creazione di una pista ciclabile che transiti all'interno dei cassoni posati sul fondo delle bocche di porto; all'utilizzo di velme e barene per installazioni artistiche, piuttosto che per la coltivazione delle vongole; fino alla promozione di un uso scientifico-turistico del sistema lagunare, con summer school e poli museali. In questo modo anche il Mose, alla fine, potrebbe diventare redditizio, oltre a farsi accettare meglio come «elemento fonda-

mentale del territorio, oggetto di promozione, di studio e di ricerca». Lo scrive il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, nella sua proposta di nuovo "Ente gestore della laguna di Venezia", una versione aggiornata dell'ex Magistrato alle acque, che dovrebbe assumere la regia dell'intera salvaguardia lagunare. Il documento, presentato al ministero delle Infrastrutture e sul tavolo del prefetto di Venezia, si sofferma sul tema della valorizzazione della grande opera, che in quest'ottica potrebbe anche produrre degli introiti, oltre che sulla neces-

sità di un'opera, oltre che sulle possibilità di auto-finanziamento del nuovo ente.

### AUTOFINANZIAMENTO

Ovviamente la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ha dei costi tali che dovranno





sempre essere coperti, in gran parte, dallo Stato. E il documento dà per assodato che la «manutenzione dei sistemi sia a carico dei finanziamenti della legge speciale». Ma immagina anche che, con la norma che dovrebbe creare il nuovo ente gestore, si possano prevedere anche «alcune forme di autofinanziamento».

### I CANONI

Una prima soluzione è quella di trattenerne i canoni delle concessioni lagunari, già oggi gestite dal Provveditorato, che passerebbero al nuovo ente che assorbirebbe le funzioni dell'ex Magistrato alle acque. A fronte di migliaia di concessioni, dai posti barca alle valli, gli incassi superano i 4 milioni all'anno, a cui potrebbero essere aggiunti anche i canoni per gli scarichi. Somme che oggi vengono girate direttamente al Demanio, ma che in prospettiva potrebbero restare, almeno in parte, per finanziare l'ente gestore.

### PISTA CICLABILE E VONGOLE

Ma il capitolo più nuovo è quello delle possibilità di sfruttamento del Mose anche «a fini diversi e redditizi», oltre al riutilizzo di barene e spazi di cantiere da dismettere per altre attività.

Il provveditore cita il progetto di mobilità che potrebbe unire Cavallino-Treporti a Chioggia attraverso una pista ciclabile che passerebbe per i cassoni posati sul fondo delle tre bocche di porto. Ma ipotizza anche opere di land art in barena, oltre alla più classica coltivazione di vongole.

### VALORIZZAZIONE

È il tema più generale della valorizzazione di un'opera destinata a proteggere la città dalle acque alte eccezionali, ma che potrà essere utilizzata anche per scopi diversi. Il documento ricorda, ad esempio, che la movimentazione delle paratoie potrà essere usata per influenzare l'ecosistema e l'ambiente in genere, ad esempio per intervenire sul grado di salinità. Ma si sofferma soprattutto su quel-

le «attività che possono comportare entrate per lo Stato (pubblicità, attività turistiche, di merchandising, produzione di energia da fonti rinnovabili)».

### CITTÀ DELLA SCIENZA

«Sarebbe opportuno agevolare il sorgere di attività collegate, istituti di ricerca, poli museali, modellistica, servizi - scrive Linetti - In senso più ampio, e con la collaborazione degli enti territoriali e locali, si può ipotizzare l'istituzione della Città delle arti e delle scienze, come a Parigi, Valencia, con l'obiettivo di fare rete e mettere a sistema conoscenze, competenze, mezzi e strumenti per conservare il territorio, consentire lo sviluppo socio-economico ambientalmente compatibile e aumentare il consenso della popolazione verso gli enti territoriali e lo Stato». Prospettive suggestive, per il momento sulla carta. Quanto saranno realizzabili lo si vedrà già nei prossimi mesi.

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**AUTOFINANZIAMENTO** Una veduta della laguna modificata con le opere complementari al Mose, che ora potrebbero diventare fonte di reddito





**PROVEDITORE Roberto Linetti, provveditore alle opere pubbliche del Triveneto**



**LAVORI** La realizzazione delle paratoie all'Arsenale, prima della decisione di portare il cantiere a Porto Marghera. Il tema per i prossimi anni sarà la manutenzione della grande opera che, è stato stimato, costerà circa 100 milioni l'anno

## L'incarico

# Il mandato di Linetti scadrà a settembre

VENEZIA È al vertice dell'ex Magistrato alle acque di Venezia da fine 2016. Poco più di due anni in cui si è dato molto da fare. Il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, tra pochi mesi dovrà andare in pensione. Ufficialmente dal 1. settembre, ma considerate le ferie da smaltire potrebbe restare a casa già a luglio. Una scadenza che si incrocia con la necessità di trovare un commissario straordinario per il Mose, quello previsto dal decreto sblocca cantieri ancora in gestazione. Una figura con poteri straordinari che dovrà portare a conclusione l'opera superando le impasse attuali. Linetti potrebbe essere l'uomo adatto. Ma a Roma regna l'incertezza e con le elezioni europee alle porte, i tempi sembrano destinati ad allungarsi. Di certo in questi anni l'ingegner Linetti si è fatto apprezzare a Venezia. Classe 1954, romano, con una lunga carriera di funzionario ministeriale alle spalle, è stato nominato a novembre 2016. In poco tempo è entrato nelle dinamiche complesse di Palazzo dei X Savi, cercando di dare un'accelerata ai lavori del Mose e in laguna, entrando per questo in collisione con gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Ha lavorato al coinvolgimento delle imprese minori per rilanciare i cantieri, così come al salvataggio di Thetis a cui ha affidato altre commesse. Tra le sue decisioni, anche quella di spostare la manutenzione del Mose dall'Arsenale a Marghera.





# Il dossier al ministero: «Un unico ente gestore Ecco come funzionerà»

► Il provveditore Roberto Linetti ha inviato un documento per riproporre il Magistrato alle acque con compiti e organici

**NODO CRUCIALE  
E' LA CENTRALITA'  
DELLE DECISIONI  
SULLA LAGUNA  
IL TESTO SOTTOPOSTO  
AL PREFETTO**

## LA PROPOSTA

VENEZIA Un unico ente per la gestione del Mose, una volta entrato a regime, ma anche della laguna, in una visione unitaria della salvaguardia, che era poi quella dell'ex Magistrato alle acque. È la proposta del provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, che anche in passato non aveva mai nascosto le sue critiche all'improvvisa soppressione del Magistrato alle acque, nel 2014, sull'onda dello scandalo tangenti. Ora che si fa sempre più pressante l'esigenza di organizzare il futuro, con la grande opera in completamento, Linetti ha messo nero su bianco una proposta dettagliata per la creazione di un "Ente gestore della laguna di Venezia", che in qualche modo è una riproposizione dello storico Magistrato alle acque. Un documento già presentato al ministero la settimana scorsa, nel corso di una riunione interna proprio sulle competenze lagunari. Ma il testo è anche sul tavolo del prefetto, Vittorio Zappalorto, e l'idea è quello di dividerlo con Comune e Regione. Mentre

a Roma lo sta già valutando l'Avvocatura di Stato.

## VISIONE UNITARIA

Punto centrale della proposta la necessità di mantenere una visione (e una gestione) unitaria sulla laguna, Mose compreso, attraverso un'autorità unica che abbia anche poteri ispettivi e di polizia. Il passaggio delle competenze alla città metropolitana, sulla base del decreto del 2016 mai attuato, oltre a presentare aspetti di incompatibilità con la legislazione vigente, potrebbe essere addirittura rischiosa - sottolinea il documento - vista la complessità dei compiti da affidare a un ente appena nato.

## ENTE UNICO

Ed ecco, allora, l'idea di un "Ente gestore della laguna di Venezia", in cui confluirebbe gran parte delle professionalità del Consorzio Venezia Nuova, ma anche di Thetis, oltre ad alcune figure di rilievo del Provveditorato. Gli uffici di quest'ultimo sarebbero separati: da un lato, resterebbero quelli del «Provveditorato interregionale, con le competenze classiche di tutti gli altri organismi decentrati dell'amministrazione»; dall'altro, confluirebbero nel nuovo ente gli «uffici dell'ex Magistrato alle acque, concentrati da sempre su Venezia e la sua laguna».

Il documento sottolinea anche che oggi il Provveditorato

non è organizzato per gestire il Mose, ma non ha nemmeno un organico adeguato per farlo. Mentre le funzioni operative sono «al momento patrimonio professionale esclusivo del Consorzio Venezia Nuova». Con la creazione dell'ente gestore si risolverebbero i due problemi.

## PARTECIPAZIONE

Una struttura «basata soprattutto sulla competenza tecnica e professionale» che dovrebbe garantire «maggiore flessibilità», tempi di esecuzione più celeri, ma anche «maggior partecipazione della Regione, della città metropolitana e, in generale, di istituzioni e stakeholder della laguna».

## ORGANICI

Altro capitolo analizzato, quello degli organici del futuro ente. Un'ottantina, suddivisi tra un centro operativo, con un direttore, 20 tecnici di aree di staff, 29 amministrativi e legali; e un gestore dell'esercizio, con una quarantina di unità tra sala operativa, sezione manutenzione e sviluppo. Numeri che restano la metà degli attuali organici di Cvn e Thetis, ma anche di questo si tornerà a discutere. Quello su cui il documento insiste è che il Mose può diventare «una gigantesca opportunità per delineare nuove modalità di gestione pubblica».

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**SEDE Palazzo Dieci Savi, sede del Provveditorato**

PRESUNTI ABUSI EDILIZI

# L'inchiesta che scuote Lignano

Sigilli a un villaggio turistico e a parte di un ristorante. Tra i 6 indagati anche l'imprenditore Ardito e un funzionario comunale

È una delle aree più blindate della provincia: vincoli di natura paesaggistica, idrologica e idrica, oltre che una serie di regolamenti e strumenti urbanistici, volti a tutelarne il patrimonio ambientale da ogni sorta di cambiamento, riqualificazioni e sviluppo turistico compresi. Chi si appropria e opera a Lignano Sabbiadoro lo sa.

Lo sapevano anche gli imprenditori e i professionisti che, ieri mattina, si sono visti notificare dalla Procura di Udine altrettanti avvisi di garanzia per le ipotesi di reato, contestate a vario titolo, di abuso d'ufficio, falso ideologico e violazione di normative urbanistiche.

DE FRANCISCO / PAG. 2

## Lignano, sigilli a resort sull'acqua e ristorante «Opere abusive»

Indagati 4 imprenditori, un dirigente comunale e un geometra  
Le ipotesi: abuso d'ufficio, falso, violazione di norme urbanistiche

**Le autorizzazioni sarebbero state rilasciate in accordo con gli impresari**

**Luana de Francisco**

LIGNANO SABBIAADORO. È una delle aree più blindate della provincia: vincoli di natura paesaggistica, idrologica e idrica, oltre che una serie di regolamenti e strumenti urbanistici, volti a tutelarne il patrimonio ambientale da ogni sorta di cambiamento, riqualificazioni e sviluppo turistico compresi. Chi si appropria e opera a Lignano Sabbiadoro lo sa.

Lo sapevano anche gli imprenditori e i professionisti che, ieri, si sono visti notificare dalla Procura di Udine altrettanti avvisi di garanzia per le ipotesi di reato, contestate a vario titolo, di abuso d'ufficio, falso ideologico e violazione di normative urbanistiche. Uno di loro, l'unico coinvolto in entrambi i filoni dell'inchiesta, aveva ricevuto la visita dei carabinieri già un anno fa, in occasione di un accesso in Comune alla ricerca della documentazione relativa alle opere finite sotto la lente degli investigatori. Interventi che lui, l'architetto Paolo Giuseppe Lusin, di Pieris, nella sua veste di dirigente

dell'Area tecnica, aveva autorizzato. E sui quali, ora, è calata la scure del sequestro preventivo.

**L'OPERAZIONE**

Il blitz è scattato in mattinata. Decreto alla mano, i carabinieri del Nas di Udine, coadiuvati dai colleghi del Comando pro-





vinciale e del Nucleo elicotteri di Belluno, hanno posto i sigilli sia all'ingresso del "Marina Azzurra Resort", l'esclusivo complesso turistico realizzato sulla sponda sinistra del fiume Tagliamento e che il 25 maggio avrebbe inaugurato la sua prima stagione estiva, sia a una porzione del ristorante "Al Cason", pure in località Riviera. A monte, due vicende giudiziarie tra loro scollegate, ma confluite nello stesso provvedimento a firma del gip del tribunale di Udine, Daniele Faleschini Barnaba, e comunque assimilabili – secondo la tesi accusatoria sostenuta dal procuratore aggiunto Claudia Danealon, titolare dei fascicoli – quanto a tipologia d'illecito. E cioè rispetto all'ipotesi che «il dirigente abbia rilasciato i permessi a costruire in violazione delle norme urbanistiche e del piano di assetto idrogeologico, in accordo con i professionisti e gli imprenditori interessati».

#### L'AMPLIAMENTO NEGATO

È Giorgio Ardito, presidente della "Lignano Pineta spa", l'imprenditore coinvolto nel procedimento sul Cason. L'edificio che ospita il ristorante, in corso dei Continenti, appartiene alla società e in passato era già stato oggetto di un ampliamento abusivo, risolto con la demolizione delle opere non conformi. Nel 2016, la storia si ripete: Ardito chiede di aumentare la superficie del fabbricato «a fini igienico-funzionali», mediante la realizzazione di «locali annessi al fabbricato principale per uso cucina, deposito e servizi per il personale». Dal Comune, però, arriva parere preventivo negativo, motivato dai vincoli imposti dal Piano attuativo "Marina Uno" e da quelli paesaggistici, idrologici e idrici cui è sottoposta l'area. La richiesta torna sui tavoli comunali l'anno successivo, corredata dagli elaborati tecnici redatti dal geometra liganese Massimo Sandri. Neppure questo, tuttavia, basta a convincere l'incaricato dell'istruttoria ad autorizzare l'intervento. È a questo punto che l'architetto Lusin decide di «avocare a sé il permesso di costruire». Il via libera all'ampliamento è datato 31 maggio 2017. «Il permesso di costruire – rileva il gip – è vizia-

to da illegittimità macroscopica». Da qui, i "sigilli" al magazzino. E, a monte, le rispettive accuse di violazione delle normative urbanistiche, falso ideologico e abuso d'ufficio.

#### LO STOP AL VILLAGGIO

Sono tutti e tre di San Michele al Tagliamento, in provincia di Venezia, invece, gli imprenditori che, a dieci giorni dall'arrivo dei primi ospiti nel resort che, tra houseboat, strutture sportive e aree ricreative, copre un'area di 120 mila metri quadrati, per un valore calcolato in 40 milioni di euro, ieri hanno scoperto di essere sotto inchiesta e di dover rinunciare, almeno per ora, al taglio del nastro. Angelo Basso, legale rappresentante della "Europa group re srl", la società di Latisana cui il 22 settembre 2017 lo stesso architetto Lusin, nuovamente «avocando a sé la pratica urbanistica», aveva rilasciato il permesso di costruire, e Laura Barel e Marco Frattolin, legali rappresentanti della "Adriacos srl" di Latisana, l'impresa incaricata dell'esecuzione dei lavori, dovranno rispondere a loro volta di violazione delle norme urbanistiche. «In contrasto – si legge – con le norme di sicurezza geologiche e idrauliche contenute nel Piano per l'assetto idrogeologico del Tagliamento». Proprio come a suo tempo evidenziato sia dagli uffici comunali, sia dall'opposizione in Consiglio comunale.

#### IL PROCURATORE

«Parliamo di un'area golena già interessata dalle piene del Tagliamento e, quindi, di per sé pericolosa – ha affermato il procuratore Antonio De Nicolò –. Una zona, quindi,

soggetta a una serie di divieti che vanno rispettati». Nessuna meraviglia, allora, per la tempistica dell'operazione, scattata alla vigilia dell'avvio della stagione turistica. «I sequestri si fanno quando gli elementi probatori sono assolutamente persuasivi – ha detto De Nicolò –. Serve pazienza. E altrettanta attenzione richiede la successiva valutazione del gip».

—

BY-ND-AL-NC-UN-IL DIRTITI RISERVATI



Un carabiniere del Nas di fronte a una delle case galleggianti del complesso turistico realizzato sul Tagliamento



**CLAUDIA DANELON**  
IL PROCURATORE AGGIUNTO  
TITOLARE DELL'INCHIESTA





I carabinieri del Nas all'interno del resort Marina Azzurra durante le operazioni di sequestro. Sopra, alcune delle case galleggianti



L'ISTANZA DI DISSEQUESTRO

# Le difese già al contrattacco: «Avevano titolo per costruire»

LIGNANO. «Hanno costruito, perchè erano muniti di titolo per farlo». La difesa degli imprenditori parte da qui. E questo - almeno fino a quando non avranno esaminato le carte del procedimento - è uno, se non il principale, motivo con cui presenteranno immediata istanza di dissequestro al tribunale del riesame.

«Posto che mi riservo di leggere gli atti e, quindi, di ricostruire l'iter della pratica e la correttezza dell'operato - premette l'avvocato Maurizio Conti, difensore di Giorgio Ardito -, quel che risulta imprescindibile è il tema della percettibilità da parte del privato dell'ipotetico illecito in cui, indirettamente, sta per incorrere. Parliamo di imprenditori che, prima di realizzare l'opera per la quale ora si ritrovano sotto indagine, si erano rivolti a un professionista e avevano ricevuto dal Comune una risposta positiva».

Nel decreto di sequestro, il gip ha evidenziato come «il

provvedimento viziato da macroscopica illegittimità debba parificarsi all'assenza del permesso di costruire». Nel caso del "Cason", l'ampliamento aveva portato l'immobile a una volumetria di 1.610 metri cubi. «Eccedente - aveva rilevato il consulente del pm - in misura consistente il volume indicato in 1.450 metri cubi».

E mentre si preparano a «chiare nelle sedi opportune» quello che ritengono «il frutto di un equivoco», gli avvocati Simonetta Rottin e Renzo Fogliata, che invece assistono Angelo Basso, non esitano a paragonare il provvedimento a «un fulmine a ciel sereno». Anche loro, così come la collega Novella Disopra, difensore di Laura Barel e Marco Frattolin, tengono a precisare come entrambe le società «si siano mosse sulla base, sempre e soltanto, di autorizzazioni amministrative rilasciate dal Comune», e come siano questi titoli autorizzativi «a essere messi in discussione dalla Procura». —



Uno dei fogli affissi dai carabinieri indicanti il sequestro degli immobili



NELL'AREA DEL CANTIERE

## Il 4 stelle che attendeva un battello da Amburgo per la vernice del 25

**Il sindaco: «Iter istruttorio durato più di tre anni. Sono profondamente triste»**

**Christian Seu**

LIGNANO SABBIA D'ORO. Doveva aprire i battenti sabato 25 maggio il Marina Azzurra. Le houseboat color pastello, in parte ormeggiate nella darsena e in parte parcheggiate ordinatamente in attesa di essere messe a mollo, erano praticamente sold-out, già affittate da tempo per il primo fine settimana di apertura del resort, un quattro stelle in via di completamento che attendeva a settimane pure l'arrivo di un battello da Amburgo, destinato a essere trasformato in ristorante.

Bisognerà attendere per provare l'ebbrezza di dormire cullati dal Tagliamento. Perché ieri mattina, preceduti da una serie di chiamate arrivate dal comando provinciale carabinieri di Udine, i Nas si sono presentati nel cantiere del complesso turistico per metterlo sotto sequestro. L'operazione è scattata poco dopo le 9, quando nell'area golenale (alla quale si accede da via Casa Bianca) si sono presentati i militari del Nucleo antisofisticazioni e quelli della stazione di Lignano, che ha funto anche da base operativa nelle febbrili ore cadenzate da sigilli e verbali.

Nastro adesivo, rocchetto di fil di ferro e cartelli plastificati alla mano, i carabinieri del capitano Fabio Gentilini hanno lavorato quasi due ore per circoscrivere l'area del sequestro, che si trova oltre l'argine. L'hanno fatto sotto lo sguardo smarrito degli operai delle ditte chiamate a effettuare i lavori propedeu-

tici all'apertura ormai imminente della struttura ricettiva. Gli addetti sono stati convocati in tutta fretta, invitati a spostare escavatori, trattori e tosaerba all'esterno della zona sequestrata. Macchinari che, temporaneamente, sono stati posteggiati in un'area messa a disposizione dal Consorzio di bonifica, che si trova appena oltre le reti sulle quali sono stati posti i sigilli.

Era stata una corsa contro il tempo quella delle diciotto aziende impegnate nel cantiere. Era tutto pronto per accogliere i primi ospiti: prato curato, campi sportivi già attrezzati e appena le ultime rifiniture da mettere in calendario. Una corsa interrotta sulla curva di un'inchiesta giudiziaria germogliata ancora un anno fa, con le prime perquisizioni in municipio a Lignano: già allora gli inquirenti avevano acquisito documentazione relativa al progetto.

Nel registro degli indagati (accusato di abuso d'ufficio e violazione delle normative urbanistiche) era finito già all'epoca il dirigente dell'area tecnica Edilizia privata del Comune, Paolo Giuseppe Lusin. Che ieri, contattato più volte, non ha ritenuto di fornire la propria versione dei fatti. «Provo un sentimento di tristezza e sgomento – ha commentato invece il sindaco di Lignano, Luca Fanotto –. Mi dispiace perché sono coinvolti nell'inchiesta imprenditori e un dipendente comunale. E anche perché le presunte irregolarità riguardano valutazioni espresse al culmine di un iter istruttorio durato tre anni e che aveva permesso di recuperare una lottizzazione che aveva dovuto fare i conti con una serie di vicissitudini fin dagli anni Ot-

tanta».

Nel mirino degli investigatori è finito anche il ristorante "Al cason", che s'affaccia sulla sponda sinistra del Tagliamento. Il presunto abuso edilizio, in questo caso, riguarda la parte del locale adibita a magazzino, dove tre anni fa erano stari ricavati anche i servizi igienici e gli spogliatoi del personale. Uno spazio di servizio che il proprietario dell'immobile, il presidente di Lignano Pineta spa Giorgio Ardito, e gli attuali gestori del ristorante, Marielena Pines e Alessandro Zanello, avevano deciso quattro anni fa di ristrutturare, anche per sottrarre al degrado un'ala della struttura piuttosto malconcia.

«È una stanzetta di 23 metri quadri, dove abbiamo ricavato uno spazio per lo stoccaggio delle merci, per una cella frigorifera e per i bagni dei dipendenti – spiega Pines –. Il sequestro non pregiudica la nostra attività: resteremo chiusi domani (oggi, ndr), ma venerdì saremo regolarmente aperti». I carabinieri hanno contattato la proprietà e i gestori del locale ieri mattina, poco prima delle 8.30, comunicando l'imminente sequestro, scattato materialmente quarantacinque minuti dopo.

Per separare la cucina dall'area oggetto delle indagini i militari del Nas hanno fatto installare un pannello in cartongesso che, di fatto, rende impossibile l'accesso ai locali ristrutturati tre anni fa: «Noi abbiamo tutte le carte in regola e non temiamo nulla. Attendiamo fiduciosi l'esito delle indagini», conclude la titolare. Ardito, dal canto suo, non ha voluto rilasciare dichiarazioni. —

BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI





Il cartello all'esterno del cantiere di Marina Azzurra (FOTO PETRUSSI)



TRA FALLIMENTI E RIPRESE

# Un progetto che ha diviso tutti dalla fine degli anni Ottanta

È del 2015 l'ultimo piano presentato alla Giunta Fanotto con gli alloggi in secca

Nicoletta Simoncello

LIGNANO. Dalla costruzione di un ecomostro allo stato di abbandono. Dalla rinaturalizzazione del verde alla realizzazione di un complesso turistico esclusivo. Annoso e controverso è il puzzle che circonda il "caso Marina Azzurra", che dalla fine degli anni Ottanta divide le amministrazioni comunali susseguitesesi nel tempo dando la stura a una lotta intestina fra maggioranza e opposizione: un domino di pareri e azioni - calibrate a peso d'oro - hanno condotto allo spaccato attuale.

«Il piano regolatore permetteva nel territorio golendale alla sinistra del fiume Tagliamento interventi nautici e ricettivi, i famosi Nautel: avviati i lavori, sono state realizzate numerose unità immobiliari e una darsena per ospitare i proprietari delle barche. A giochi quasi fatti la società proprietaria è fallita e l'operazione è saltata: il cantiere, frutto anche di abusivismo edilizio, è stato abbandonato e l'edificio è rimasto diroccato per molti anni», ha spiegato Paolo Ciubej, assessore all'Urbanistica e all'ambiente. Ed è proprio allora che l'Europa Group è entrata in partita: «Acquistato all'asta alla fine degli anni Novanta, il terreno è divenuto di sua proprietà. Con l'impegno di riqualificare l'area verde ripulendola dalle fabbricazioni smantellate, la società ha proposto all'allora amministrazione Delzotto di usu-

fruire della volumetria edificabile spostando la cubatura in un lotto sito sempre a Riviera, in via Casa Bianca. Convalidata, l'azione ha condotto alla realizzazione dell'attuale Green Village», ha continuato Ciubej.

E dopo la cattedrale nel deserto, un altro fulmine a ciel sereno. Nel 2015 la società ha presentato alla Giunta Fanotto il progetto del Marina Azzurra Resort. Alloggi in secca nel dry marina o in acqua nelle houseboat ormeggiate lungo il Tagliamento, campi da tennis e piscina: piano particolareggiato adottato e approvato, ma di certo non all'unanimità. Iniziati circa un anno e mezzo fa, i lavori sono quasi conclusi: Marina Azzurra Resort sarebbe dovuta aprire il prossimo 25 maggio ma, al posto del nastro per l'inaugurazione, ci sono ora i sigilli del Nas.

«Tutta questa storia ha gridato vendetta fin dall'inizio: io stesso, quando facevo parte dell'opposizione in consiglio comunale, ho redatto una dettagliata relazione tecnica e politica che esponeva tutta la perplessità sulla vicenda: un villaggio in golena non può passare inosservato», ha affermato l'ex consigliere Marco Donà.

E anche la Lega si è sempre dimostrata contraria all'intervento: «Il carico insediativo era già stato spostato al Green Village; inoltre lasciare soggiornare delle persone in una zona golendale è troppo pericoloso: Lignano è soggetta a frequenti bombe d'acqua e alle esondazioni del Tagliamento. Per di più, la fognatura di via Solferino è sottodimensionata rispetto al carico insediativo», ha concluso Alessio Codromaz. —



## Risanamento, 170 milioni per un'arena a Milano

Definito da Lendlease il piano per realizzare nell'area di Santa Giulia la struttura che potrebbe essere utilizzata per le Olimpiadi invernali del 2026

Montanari a pagina 13

DEFINITO DA LENDLEASE IL PIANO PER REALIZZARE LA STRUTTURA A MILANO SANTA GIULIA

# Risanamento, 170 mln per l'arena

Con il placet di Regione e Comune la struttura da 20 mila posti può essere utilizzabile per le Olimpiadi invernali

DI ANDREA MONTANARI

**C**ome rilanciare, soprattutto dal punto di vista commerciale, il quartiere di Santa Giulia alle porte di Milano? Gli australiani di Lendlease hanno deciso di scommettere su un progetto che possa avere un visione a medio-lungo periodo e che possa fungere da centro d'attrazione per residenti e turisti. In particolare, tra i dodici lotti di sviluppo del piano di riqualificazione dell'area che fa riferimento alla quotata Risanamento, ce n'è uno che è in fase avanzata di definizione. È quello relativo alla realizzazione di una arena per eventi e spettacoli con una capienza di almeno 20mila posti che possa fungere da alternativa al Mediolanum Forum di Assago, visto che il Palalido, a Milano, è stato ultimato ma deve essere ancora consegnato. Il progetto prevede la realizzazione di questa struttura che, a regime, dovrebbe avere un costo complessivo che sfiorerà i 170 milioni e che garantirà anche la realizzazione di una tramvia. Il piano messo a punto dal gruppo australiano, guidato in Italia dal manager Andrea Ruckstuhl, prevede la firma di un accordo per la gestione con due operatori, uno americano e

uno tedesco. Ma soprattutto, il progetto è stato pensato di comune accordo con la Regione Lombardia e Palazzo Marino. L'arena di Santa Giulia rientra, infatti, nell'offerta complessiva che i due enti pubblici hanno presentato al momento della candidatura ufficiale per l'assegnazione delle Olimpiadi invernali del 2026. L'arena di Santa Giulia figura tra le aree nelle quali realizzare eventi e spettacoli legati alla manifestazione sportiva - l'inaugurazione della kermesse, in caso, avverrebbe a San Siro. L'idea degli australiani di Lendlease, quindi, è quella di fare asse con Regione e Comune per completare questo puzzle e definire il progetto con collegamenti e infrastrutture locali.

Al contempo, come già anticipato da *MF-Milano Finanza* lo scorso 7 maggio, i tre palazzi che vanno a comporre il cosiddetto Complesso Sky, ossia il quartiere generale della pay tv satellitare nell'area di Rogoredo a Milano, stanno per cambiare proprietario. E se non è certo in discussione la permanenza negli uffici dell'emittente che oggi fa capo al colosso Usa Comcast (dopo l'opa da 30 miliardi di sterline sulla capogruppo inglese Sky Plc), quello che cambia notevolmente è l'assetto di controllo. Perché, anche in base ai nuovi accordi rivisti lo

scorso 18 aprile tra Lendlease e Risanamento, che ha in portafoglio il comparto attraverso la controllata Milano Santa Giulia, il controllo degli edifici passerà nei prossimi mesi a una newco internazionale che verrà contestualmente quotata alla borsa di Singapore. Si tratta di un soggetto d'investimento che vedrà coinvolto direttamente nel capitale, con una partecipazione vicina al 20%, la stessa Lendlease, promotrice dell'iniziativa finanziaria. In particolare, al dossier relativo al Complesso Sky è stato assegnato un valore complessivo di 260 milioni. La newco, che oltre al big australiano dello sviluppo immobiliare, vedrà coinvolti altri investitori istituzionali europei, avrà un patrimonio immobiliare complessivo di 1 miliardo. Va ricordato che il gruppo real estate presieduto da Claudio Calabi ha archiviato il primo trimestre con una perdita di 5 milioni, in miglioramento rispetto a quella registrata nello stesso periodo dello scorso anno (-6,3 milioni). Mentre la posizione finanziaria netta è negativa per 671 milioni a fronte del saldo di -664 milioni registrati a fine 2018. Inoltre, il patrimonio consolidato netto è positivo per 137,5 milioni. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su [www.milanofinanza.it/risanamento](http://www.milanofinanza.it/risanamento)



Claudio Calabi



Andrea Ruckstuhl



**LAVORI PUBBLICI**

# Stanziati cinque milioni per strade e marciapiedi

La Giunta comunale ha approvato tre delibere che riguardano la manutenzione di strade e marciapiedi della Terraferma, il ripristino della segnaletica verticale e orizzontale e la messa in sicurezza della viabilità in generale. «Si tratta di un pacchetto di delibere, per un valore complessivo di 5.550.000 euro». La prima, per un valore di 2,8 milioni di euro, prevede lavori per ripristinare la funzionalità dei beni e dei manufatti inerenti la viabilità e per garantirne la successiva messa in sicurezza. Nello specifico si tratta di interventi puntuali come la riparazione dei cedimenti stradali, la colmataura di buche, la manutenzione dei chiusini e la manutenzione in generale delle strade. A questi si aggiungono i lavori di manutenzione delle fontane e quelli di spargimento sale e di spazzaneve per la prossima stagione invernale.—





NEL TREVIGIANO

## Pedemontana ricorso vinto Gli scavi ripartono

CASTELFRANCO. Bosco della Speranza, il giudice revoca la sospensione dei lavori che dal 6 dicembre scorso bloccava il cantiere della Superstrada Pedemontana, a San Vito di Altivole, a seguito dell'istanza dell'azienda agricola Piccolotto. Le ruspe dunque potranno ricominciare a scavare, ma i ricorrenti non si arrendono e vogliono chiedere la sospensione della revoca. I Piccolotto lamentavano il fatto che i lavori per la Spv non solo avevano distrutto gran parte della loro coltivazione biologica a kiwi, ma anche compromesso il sistema di irrigazione. Per contro le ragioni della concessionaria Spv Spa che invece aveva evidenziato che la porzione interessata dai lavori era marginale rispetto all'intera area di coltivazione, e che per l'impianto d'irrigazione interno alla proprietà Piccolotto la concessionaria stessa era intervenuta per risolvere ogni possibile interferenza tra le lavorazioni per la costruzione della superstrada e dei sottoservizi. —



## Autobrennero

## Concessione: dal Cipe arriva l'ok finale

> Il servizio a pagina 16

# A22, ok alla concessione Accordo fatto con il governo

**Il vertice.** Kompatscher chiude la trattativa sulla gestione trentennale alla società pubblica Valore: 9 miliardi. Promesso il pedaggio ambientale per finanziare l'intermodalità. Ora la firma

### HA DETTO



Tutti gli utili verranno reinvestiti sul territorio con una piccola chicca: i pedaggi autostradali scenderanno

**Daniilo Toninelli**

**TRENTO.** A metà mattina il presidente della Regione nonché della Provincia di Bolzano **Arno Kompatscher** esclama: «È fatta. La A22 verrà gestita dalla società pubblica dei territori per i prossimi trenta anni».

Alle 9 di ieri, delegato delle trattative con il governo dai soci pubblici, è entrato a Palazzo Chigi per la seduta preparatoria del Cipe, convocato per le ore 19. C'erano il sottosegretario Giancarlo Giorgetti e il ministro dei Trasporti Daniilo Toninelli. Dalla seduta mattutina esce il via libera all'accordo per la gestione pubblica dell'Autobrennero. A quel punto la seduta serale non riserverà più sorprese. Alle ore 20 arriva la conferma. «Il testo dell'accordo è chiuso, va bene a noi e al governo», così Kompatscher annuncia il «via libera del Cipe alla concessione. Adesso mancano gli atti formali per arrivare alla firma vera e propria». Anche il presidente della Provincia di Trento **Mau-**

**rizio Fugatti** esprime grande soddisfazione: «È un buon accordo raggiunto grazie a un grande lavoro di squadra tra tutti i territori, Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena. Tutti hanno dato il proprio contributo per arrivare a un grande risultato. Era partita male, ma l'abbiamo raddrizzata». Sarà necessaria qualche settimana, se non mese: servono le autorizzazioni alla firma del governo a Toninelli e dei soci a Kompatscher, poi la registrazione alla Corte dei conti. Dopo una trattativa lunga e nell'ultimo periodo aspra, tutto sembra essere andato al posto giusto. Lega e M5S avevano fretta di chiudere prima di una eventuale crisi di governo. Scongiurata la gara europea. Per la città di Bolzano questo significa, tra l'altro, il finanziamento del trasferimento in galleria della A22, con la riconversione in circonvallazione dell'attuale tracciato cittadino dell'autostrada. E i soci del sud, che hanno chiesto garanzie sulle opere intermodali? Dal Comune di Verona fanno sapere: «Non abbiamo ancora il testo definitivo. Ci riserviamo di verificare». Kompatscher chiarisce: «Abbiamo ottenuto tutto ciò che avevamo chiesto», così Kompatscher, «Le opere intermodali verranno finanziate attraverso la tariffa ambientale. Per essere più sicuri, nell'accordo entra anche

l'ipotesi B di finanziare queste opere attraverso il fondo ferrovia, in attesa della tariffa ambientale». Toninelli commenta: «Tutti gli utili verranno reinvestiti sul territorio con una piccola chicca: i pedaggi scenderanno». I soci privati devono essere liquidati.

Se ciò non sarà possibile prima della firma, l'accordo prevede l'affidamento della gestione a una nuova società pubblica, la BrennerCorridor. La maggioranza delle azioni della società sarà detenuta dalla Regione Trentino-Alto Adige e dalle Province di Bolzano e di Trento.

«È una operazione pionieristica per la mobilità: un valore di 9 miliardi in 30 anni, di cui 4,1 miliardi di investimenti», così Kompatscher. Nei 4,1 miliardi entrano la terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona con oltre 1 miliardo di euro: qui c'è lo spostamento nel tunnel a Bolzano e il co-finanziamento dell'asse di via Einstein. La «nuova» A22 avrà utili meno alti come osserva l'Art (Autorità di regolazione dei trasporti): «Il sistema tariffario Art consentirà la sostenibilità del Piano economico finanziario, riportando a valori di mercato la redditività della concessione, che passa dal 24 al 7% circa»





• La stretta di mano tra il ministro Danilo Toninelli e il presidente della Regione Arno Kompatscher



• Accordo fatto per l'A22





## Pedemontana, il giudice fa ripartire il cantiere dopo sei mesi di stop

Bosco della Speranza, il giudice revoca la sospensione dei lavori che dal 6 dicembre scorso bloccava il cantiere della Superstrada Pedemontana a San Vito di Altivole a seguito dell'istanza dall'azienda agricola Piccolotto. Le ruspe dun-

que potranno ricominciare a scavare. I Piccolotto lamentavano il fatto che i lavori per la Spv avevano distrutti gran parte della loro coltivazione biologica a kiwi e compromesso il sistema di irrigazione. NORDIO / APAG 26

SAN VITO DI ALTIVOLE

# Ricorso vinto, la Pedemontana riparte

I lavori erano sospesi al Bosco della Speranza per decisione del giudice. Che ora, nel merito, ha dato ragione a Spv

**L'azienda agricola Piccolotto condannata a pagare le spese, ma annuncia nuovi ricorsi**

**ALTIVOLE.** Bosco della Speranza, il giudice revoca la sospensione dei lavori che dal 6 dicembre scorso bloccava il cantiere della Superstrada Pedemontana, a San Vito di Altivole, a seguito dell'istanza dell'azienda agricola Piccolotto. Le ruspe dunque potranno ricominciare a scavare, ma i ricorrenti non si arrendono e vogliono chiedere la sospensione della revoca. I Piccolotto lamentavano il fatto che i lavori per la Spv non solo avevano distrutto gran parte della loro coltivazione biologica a kiwi, ma anche compromesso il sistema di irrigazione. Per contro le ragioni della concessionaria Spv Spa che invece aveva evidenziato che la porzione interessata dai lavori era marginale rispetto all'intera area di coltivazione, e che per l'impianto d'irrigazione interno alla proprietà Piccolotto la concessionaria stessa era intervenuta per risolvere ogni possibile interferenza tra le lavorazioni per la costruzione della super-

strada ed i sottoservizi. Fra questi anche gli impianti di irrigazione in pressione del Consorzio di Bonifica Piave che vanno ad alimentare i singoli impianti privati, compresi quelli della ditta Piccolotto. Sempre Spv aveva sostenuto che era stata posta una nuova condotta idrica per risolvere il problema.

Sulla vicenda era intervenuta anche la ricusazione da parte dei Piccolotto, per il tramite degli avvocati padovani Giorgio Destro e Serena Pomaro del perito nominato dal tribunale per accertare il danno alla proprietà agricola: nel febbraio scorso avrebbe accertato che l'acqua di irrigazione da parte del consorzio di bonifica Piave veniva erogata regolarmente. In realtà l'erogazione era bloccata e prevedeva un collaudo che all'epoca non era stato ancora eseguito.

Ma anche il nuovo perito ha confermato che il rifacimento delle condutture idriche era stato fatto: rimaneva il dubbio se il collaudo, una volta eseguito, avesse avuto esito positivo. Per il giudice però questa non era una condizione che poteva bloccare

ulteriormente il cantiere e quindi il proseguimento dei lavori di questa importante infrastruttura. L'azienda agricola Piccolotto è stata condannata al pagamento delle spese del procedimento pari a 3.834 euro e a quella della consulenza tecnica d'ufficio che saranno fissate a parte.

Questione dunque chiusa dopo uno stop di quasi sei mesi che ora Spv vedrà come recuperare? Assolutamente no, perché i Piccolotto hanno tutta l'intenzione di andare avanti ritenendo che le valutazioni fatte non siano corrette: e il primo atto sarà appunto chiedere la sospensione della revoca: «Siamo certi del fatto nostro», dice Osvaldo Piccolotto, tra l'altro consulente tecnico per alcuni comitati che si oppongono alla Superstrada Pedemontana, «perché è l'evidenza a dimostrare quanto è avvenuto nella nostra proprietà agricola. Quindi non ci fermeremo».

**Davide Nordio**

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il cantiere della Pedemontana nel Bosco della Speranza a San Vito di Altivole