

## Rassegna del 17/05/2019

### ANCE VENETO

17/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Nordest, cantieri fermi da dieci anni - Cantieri congelati da dieci anni Mancano all'appello 17 miliardi	Bonet Marco	1
17/05/2019	Gazzettino	13 Costruzioni, intesa Regione-Ance	...	4
17/05/2019	Gazzettino	13 Rivolta per la Tav Zoppas: «È ora di fare squadra» - Tav, il Veneto si mobilita contro lo stop	Crema Maurizio	5
17/05/2019	Gazzettino	13 Pedemontana tra Valdastico e Breganze aperta dopo il voto	Paronetto Lina	7
17/05/2019	Gazzettino Treviso	10 Pedemontana a metà strada: «Nel 2020 sarà pronta» - Pedemontana: «Inaugurazione nel 2020»	Paronetto Lina	8
17/05/2019	Gazzettino Treviso	10 Edili, nuovi corsi di formazione 500mila euro da Ance e Regione	M.Z.	10
17/05/2019	Giornale di Vicenza	12 «Priorità Tav Necessari gli investimenti»	...	11
17/05/2019	Tribuna-Treviso	19 Gli studenti in visita al Bosco verticale di Cazzaro e Boeri	Cipolla Federico	12

### ASSOCIAZIONI ANCE

17/05/2019	Gazzettino Venezia	23 Tacopina ingaggia Enrico Marchi per trovare nuovi investitori - Finint alla ricerca di nuovi partner per la società	Francesconi Alberto	13
17/05/2019	Giornale di Vicenza	11 «Sblocca-cantieri? No, si paralizzano le gare d'appalto»	Erle Piero	14
17/05/2019	Italia Oggi	41 Danno erariale, si può cambiare	...	16

### SCENARIO

17/05/2019	Adige	17 Intervista a Danilo Toninelli - Toninelli: «A22, sbloccate opere per 4 miliardi» - «I dividendi A22 diventano investimenti»	Sartori Domenico	17
17/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 De Berti: «Opere ferme anche per colpa di sindaci e categorie»	Ma.Bo	19
17/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Intervista a Danilo Toninelli - Toninelli: «La Tav veneta è già finanziata e si farà - Tav veneta, Toninelli assicura «E' finanziata e andrà avanti sulla Valdastico vedo problemi»	Dongilli Annalia	20
17/05/2019	Gazzettino Treviso	10 Cunial presidente del settore Costruzioni	...	22
17/05/2019	Gazzettino Venezia	5 Porto, le ricadute del "sistema Veneto"	...	23
17/05/2019	Giornale di Vicenza	12 «Siamo in rivolta: fateci le infrastrutture in tempi certi o rischiamo l'isolamento»	P.E.	24
17/05/2019	Giornale di Vicenza	24 Una nuova urbanistica per la città che cambia	Murzio Federico	25
17/05/2019	Giornale di Vicenza	30 A31 a Rovereto e senza casello Sindaci in rivolta	Zilliken Karl	27
17/05/2019	Giornale di Vicenza	37 «Spv treno di sviluppo»	M.SC.	29
17/05/2019	Mattino Padova	16 Le imprese fanno squadra per le strade e l'Alta velocità - «Roma miope e arrogante, sarà rivolta»	Cadoni Cristiano	30
17/05/2019	Mattino Padova	16 Progetti fermi per 43 miliardi il Veneto chiede strade e treni	CRIC	32
17/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14 Infrastrutture, imprese all'assalto di Roma «Alta velocità indispensabile allo sviluppo»	Cadoni Cristiano	33
17/05/2019	Piccolo	19 Così il piano industriale di F2i rilancia Ronchi come snodo delle rotte verso l'Est Europa	Ballico Marco	35
17/05/2019	Trentino	19 Case, i prezzi bassi fanno volare le compravendite	u.c.	37
17/05/2019	Trentino	26 Valdastico, al via uno studio di fattibilità - A31, al via lo studio di fattibilità	...	39
17/05/2019	Tribuna-Treviso	16 Cunial guida le costruzioni Assemblea il 6 giugno	...	41

**Infrastrutture** Pozza attacca i «burocrati romani». Ma l'assessore De Berti: «Colpa anche di sindaci e categorie»

# Nordest, cantieri fermi da dieci anni

Report Unioncamere. All'appello mancano 17 miliardi. Confindustria: tavolo con la Regione

**PADOVA** Cantieri «urgenti» e «strategici» che non vanno avanti da dieci anni. Soldi che mancano, all'incirca 17 miliardi. Le imprese sono in rivolta e dopo artigiani e industriali ieri è stata Unioncamere ad attaccare il governo e i burocrati romani. Confindustria lancia un tavolo con la Regione, che avverte: «Anche sindaci e associazioni di categoria hanno le loro responsabilità».

a pagina 2 **Bonet**

## Cantieri congelati da dieci anni Mancano all'appello 17 miliardi

Studio Unioncamere, Pozza attacca i «burocrati romani». Confindustria: tavolo con la Regione

**PADOVA** Dopo industriali e artigiani, nuove bordate arrivano all'indirizzo del Gruppo Fs, colpevole di non aver finanziato il completamento della Tav da Brescia a Padova, e del governo Conte-Salvini-Di Maio, accusato di non risolvere le croniche carenze infrastrutturali che affliggono il Veneto, col rischio di az-zopparne il sistema produttivo mentre nuove crisi si profilano all'orizzonte.

Mercoledì erano stati il presidente di Assindustria VenetoCentro Massimo Finco e il presidente di Confartigianato Agostino Bonomo a picchiare, parlando di «schiaccio sulla Tav» dopo «un quarto di secolo di inconcludenza» che dovrebbe spingere i veneti ad interrogarsi «sulla nostra debole capacità politica di incidere sulle scelte». Ieri è stato il turno del presidente di Unioncamere Mario Pozza, che nel corso di un convegno dedicato alle «infrastrutture per la competitività» allo Sheraton di Padova ha attaccato frontalmente le burocrazie romane: «Siamo stanchi dell'arroganza e della miopia di una bella fetta della classe dirigente romana, che premia i fannulloni, che non ci dà l'autonomia, che non investe qui, dove si produce il 10% del Pil italiano, che continua a considerarci dei nani

politici». Il linguaggio è lo stesso di dieci, vent'anni fa (ai tempi di Giorgio Lago era il semaforo malfunzionante all'incrocio il simbolo dello Stato che non va e si scorda del Veneto; ora sono la Freccia e il volo Alitalia cancellati all'improvviso ad assurgere a testimoni del progressivo isolamento della nostra regione) anche se da allora molto è cambiato, su tutto il fatto che la Lega è al governo ed è chiamata a dar risposta a quel malcontento che ha sempre cavalcato, minacciando sfracelli contro la capitale.

Tant'è, il convegno dello Sheraton è stato utile, una volta di più, per fotografare lo stato (grigio) delle infrastrutture del Veneto ed una mappa in particolare ben rappresenta la realtà. L'abbiamo riprodotta qui sotto, vi si leggono i cantieri giudicati di «massima urgenza» e «assolutamente prioritari» dagli imprenditori riuniti nelle Camere di commercio, dieci anni fa: Pedemontana, Valdastico Nord, Terza Corsia sulla A4, Gra di Padova, completamento della A27 e della A23, Nogara-Mare, il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Mestre, l'Alta Velocità Brescia-Padova e Venezia-Trieste, il Mose, la metropolitana di superficie Smfr. Ebbene, di tutto ciò, a oggi, nulla di nulla è stato fatto.

«Ci sono cantieri che dovrebbero essere chiusi nel 2020, come il Mose o la Pedemontana, ma molti altri scollinano il 2026 e ce ne sono alcuni classificati addirittura "n.d.", ossia con data di fine lavori "non disponibile". Il che non fa ben sperare per il futuro» spiega Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti.

Sempre dallo studio di Unioncamere: il Veneto, baricentrico per la logistica del Nordest, è interessato da opere per circa 43 miliardi di euro, 25 dei quali afferiscono a opere che si esauriscono entro i nostri confini, i restanti 18 riguardano opere sovraregionali, come l'asse ferroviario Verona-Fortezza o la superstrada Mestre-Orte. Quasi 21 miliardi riguardano la ferrovia (18 miliardi soltanto per la Tav), 14 miliardi le infrastrutture varie, il resto è ripartito tra Mose, portualità, intermodalità, accesso agli aeroporti e sistemi urbani. Il fabbisogno finanziario, però, resta molto alto, attorno al 40%, ossia 17,7 mi-



liardi di euro.

Come se ne esce? «Letto sui giornali che alcuni presidenti e amici, leader territoriali, bravi imprenditori e a capo di forti associazioni economiche, chiedono al sistema camerale di esserci, nella battaglia - dice Pozza -. Il sistema camerale, a dire il vero, questa battaglia ha già incominciato a combatterla da molte settimane, ma oggi incominciamo anche noi a contare amici e alleati. Noi ci siamo. E per prima cosa propongo alle categorie di costituire una cabina di regia a difesa degli interessi economici e politici del nostro territorio». Una proposta subito raccolta dal presidente di Confindustria Veneto, Matteo Zoppas: «Concordando sull'opportuna strategicità di un lavoro di squadra, ho già avuto un confronto con l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti con la quale ci siamo trovati d'ac-

cordo nel mettere a sistema ad un tavolo, in termini di lavoro, tutte le istanze rilevate dai territori insieme alle rappresentanze di categoria regionali interessate dal tema. L'obiettivo è fare sistema per lo sblocco delle opere che oggi avanzano ad una velocità incompatibile con le necessità di sviluppo e competitività del territorio. Iniziando dalla necessità immediata dello sblocco dei cantieri e dalla definizione di un piano strategico di sviluppo al medio termine dove tutti gli attori coinvolti, non solo su scala regionale, si prendano i propri impegni. Propongo quindi di mettere tra le prime priorità il tratto della Tav Verona-Padova».

Chiude, rimettendo sotto scacco la politica, il presidente di **Ance Veneto**, **Giovanni Salmistrari**: «Siamo in una fase di recessione e per uscirne servono investimenti in infrastrutture. Questo non

solo per il nostro settore, ma per il sistema economico nel suo complesso. Non è nel nostro stile fare polemica, ma da più parti si sente dire che l'edilizia e le infrastrutture permetterebbero di far crescere l'economia ed il Paese, ma poi tutto rimane lettera morta e nei fatti non viene fatto nulla. Questo governo come accaduto con altri in passato privilegiano la spesa corrente rispetto agli investimenti». Lo Sblocca Cantieri? Per Salmistrari è un segnale allo stesso tempo positivo e negativo: «È un segnale positivo perché da corregge alcune storture sulla legge sui lavori pubblici, ma negativo perché non sbloccherà nulla, non contiene delle norme incisive. Come ho detto più volte fino quando gli amministratori pubblici avranno l'incubo del danno erariale no firmeranno nulla e tutto resterà fermo».

**Marco Bonet**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Mario Pozza**  
 A Roma burocrati che non ci danno l'autonomia premiano i fannulloni e ci considerano nani politici

La mappa dei cantieri bloccati

● Fase progettuale ● Selezione di proposta ● Contratti stipulati ● Lavori in corso



Fonte: Unioncamere Veneto

L'Ego - Hut



**Un gap  
che si allarga**  
Dalla  
Pedemontana  
all'Alta Velocità  
molti cantieri  
strategici nono  
sono ancora  
stati chiusi



## COSTRUZIONI, INTESA REGIONE-ANCE

**Nuovi percorsi formativi per gli addetti con lo stanziamento di 500.000 euro: è il patto fra l'assessore Elena Donazzan e il presidente Giovanni Salmistrari.**



**Veneto**  
**Rivolta per la Tav**  
**Zoppas: «È ora**  
**di fare squadra»**  
L'alta velocità ferroviaria rischia di fermarsi a Verona e il Veneto promette battaglia per far cambiare i piani alle Ferrovie. «È ora di fare squadra», avverte Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto.  
Crema a pagina 13

# Tav, il Veneto si mobilita contro lo stop

► Zoppas (Confindustria): «Siamo gravemente penalizzati, ora ► Fontanili (Uniontrasporti): «Binari fermi a mezzo secolo fa» fare sistema». Pozza (Unioncamere): «Pronti a dare battaglia» L'assessore De Berti: «Sulle infrastrutture ci mettono le catene»

## IMPRENDITORI ED ENTI CAMERALI SI SENTONO TRADITI DAL GOVERNO E VOGLIONO FARE UNA CABINA DI REGIA PER PREMERE SU ROMA INFRASTRUTTURE

**VENEZIA** L'alta velocità ferroviaria rischia di fermarsi a Verona e il Veneto promette battaglia per far cambiare i piani alle Fs. «Dobbiamo sbloccare opere che avanzano troppo lentamente - avverte Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto - è ora di fare squadra». Il presidente di Unioncamere Veneto Mario Pozza lancia la sfida: «Siamo in rivolta contro la miopia di una buona fetta della politica romana. Contro quelli che non fanno le riforme, contro quelli che non ci vogliono dare l'autonomia. Da oggi cominciamo a contare amici e alleati: facciamo una cabina di regia per difendere il nostro territorio». L'assessore regionale alle Infrastrutture del Veneto Elisa De Berti conferma: «Sulle infrastrutture ci mettono catene a mani e piedi».

Nei giorni scorsi Ferrovie ha presentato il piano di investimenti fino al 2023. La Tav in Veneto vede di fatto finanziati solo i lavori fino a Verona, nulla o poco per realizzare l'alta velocità fino a Padova. Ed è scoppiata la rivolta delle categorie produttive. «Le associazioni territoriali venete si sentono a ragione gravemente penalizzate dal mancato sviluppo infrastrutturale - afferma Zoppas -. Già oggi ho avuto un confronto con l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti. L'obiettivo è fare siste-

ma per lo sblocco delle opere che oggi avanzano ad una velocità incompatibile con le necessità di sviluppo e competitività del territorio. A partire dalla Tav Verona-Padova».

### PEDEMONTANA NEL 2020

L'assessore De Berti a un convegno a Padova rincarà la dose: «Sulla Pedemontana veneta la Regione ha fatto un gran lavoro perché l'opera va avanti e l'anno prossimo sarà inaugurata. Anche sulla Valdastico stiamo facendo riunioni ma c'è da capire dove andrà a finire. E sulla Tav qualcuno dovrebbe spiegarmi cosa faccio con le merci quando arrivano a Verona: le scarico e le metto sui camion? Ci troviamo in un momento in cui cerchiamo di metterci le catene a mani e piedi. Ma così chi fa andare avanti l'economia italiana?». Antonello Fontanili di Uniontrasporti ricorda: «Il 35% delle linee ferroviarie venete non è elettrificato, come 50 anni fa». Franco Miller, delegato di Confindustria Veneto ai corridori ferroviari, spiega: «Il problema è essenzialmente burocratico. Rfi non ha ancora concesso la disponibilità dei terreni per la linea della Tav al Consorzio che deve realizzare l'opera. Ma giocano contro anche fattori localistici e interventi vicini al ministero dei Trasporti, che rallentano la Tav».

### OPPOSIZIONE ANCHE LOCALE

Il presidente di Unioncamere Mario Pozza fa l'elenco delle opere essenziali: «Per il Nordest chiediamo il completamento della Superstrada Pedemontana Veneta, della Galleria del Brennero, la Terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, Alta Velocità tra Brescia e Padova, l'efficientamento della ferrovia

Venezia-Trieste. E si deve migliorare l'accessibilità delle aree turistiche». Non è però solo Roma che frena le opere nel Nordest. «Gli investimenti previsti hanno spesso trovato l'opposizione di una parte delle comunità locali - ammette Pozza -, per questo le Unioni regionali lavorano insieme per promuovere le opere sui territori. Siamo pronti a mettere anche a disposizione di Ferrovie dello Stato il nostro Ufficio studi e le nostre competenze». Il presidente di **Ance Veneto** Giovanni Salmistrati: «È evidente che la carenza di finanziamenti e investimenti per la Tav e per la infrastrutture in generale è uno dei problemi maggiori e rappresenta una priorità. Questo Governo, come accaduto con altri in passato, privilegia la spesa corrente rispetto agli investimenti». Poi la critica ad alzo zero: «Lo sblocca cantieri non sbloccherà nulla. Al Paese per uscire dalla recessione servono infrastrutture».

Il candidato del Pd alle Europee Giuliano Pisapia si schiera: «Toninelli e l'intero governo continuano a parlare e discutere tra loro, ma siamo ancora fermi al palo. La Tav deve essere completata». Il deputato di Forza Italia Marco Marin pungola: «L'autonomia votata da milioni di Veneti e Lombardi continua a non arrivare in Consiglio dei Ministri. E l'Alta Velocità da Brescia a Padova è bloccata».

**Maurizio Crema**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**PRESIDENTI**  
Dall'alto Mario Pozza, numero uno di Unioncamere Veneto, e Matteo Zoppas, leader di Confindustria Veneto. A sinistra l'immagine di un Frecciarossa in viaggio

# Pedemontana tra Valdastico e Breganze aperta dopo il voto

► **Salmistrari: «Anche lo sblocco del cantiere di Altivole fa ben sperare»**

## IL PROGETTO

TREVISO Nella mattinata in cui agli studenti di diversi istituti cittadini trevigiani viene illustrato come si sta costruendo la Pedemontana veneta, dal consorzio temporaneo di imprese Sis fanno sapere che il primo tronco della superstrada verrà aperto a brevissimo, probabilmente subito dopo l'apuntamento elettorale del 26 maggio. Lo conferma il direttore del Lotto 3, quello trevigiano, l'ingegner Nicola Basilio Ruggiero: «A giorni saranno aperti i primi chilometri, da Valdastico a Breganze, in provincia di Vicenza». Ma è un primo passo di valenza regionale, che viene salutato positivamente dal mondo dell'impresa così come da quello delle costruzioni. «la Superstrada Pedemontana Veneta è attualmente uno dei più grandi cantieri d'Italia, la cui complessità sarà studiata sui libri», ha sottolineato l'assessore regionale alla Formazione del Veneto Elena Donazzan presente all'incontro. La notizia non sfugge al presidente di [Ance Veneto](#) Giovanni Salmistrari: «Ci hanno informato proprio stamattina (ieri ndr) che il primo tratto sarà aperto a breve. È questo non può che farci felici».

## OK DAL TRIBUNALE

Per Sis, così come per Ance, anche il via libera alla riapertura del cantiere di Altivole dato dal tribunale di Treviso nel tratto di poche centinaia di metri all'altezza del cosiddetto "bosco della speranza", è un segnale positivo: «Il definitivo sblocco di quel cantiere ci fa sperare bene per il futuro - dice Salmistrari - la regione Veneto ha bisogno di infrastrutture, così come l'Italia intera». Il caso della famiglia Piccolotto, secondo cui gli sbancamenti per la superstrada danneggiavano la piantagione di kiwi, aveva portato a dicembre allo stop dei lavori nella zona di San Vito. Ora, malgrado le proteste del privato, ripartiranno.

**Lina Paronetto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CANTIERE** Uno dei tratti della Pedemontana ancora in costruzione





# Pedemontana a metà strada: «Nel 2020 sarà pronta»

La metà del tratto trevigiano della Pedemontana è pronto e i lavori procedono secondo la tabella di marcia prestabilita. Lo assicura Nicola Basilio Ruggiero, direttore del lotto trevigiano della Pedemontana, intervenuto ieri all'istituto Palladio dove agli studenti di diversi istituti cittadini è stato spiegato, dal consorzio temporaneo di imprese Sis, il progetto della superstrada veneta. «Siamo in fase di esecuzione in tutte le aree dei 38 chilometri e all'incirca al 40-45 per cento. Stiamo lavorando alacremente per rispettare le tempistiche programmate. Sulla carta, l'apertura è prevista a settembre 2020».



**IN PROVINCIA** la Superstrada è stata completata al 45%

Paronetto a pagina X

## Pedemontana: «Inaugurazione nel 2020»

► Il direttore dei lavori: «Metà dell'opera è fatta rispetteremo i tempi»

### IL PROGETTO

**TREVISO** La metà del tratto trevigiano della Pedemontana è pronto e i lavori procedono secondo la tabella di marcia prestabilita. Lo assicura Nicola Basilio Ruggiero, direttore del lotto trevigiano della Pedemontana, intervenuto ieri all'istituto Palladio dove agli studenti di diversi istituti cittadini è stato spiegato, dal consorzio temporaneo di imprese Sis, il progetto della superstrada veneta.

«Ricordo che sono 38 chilometri di viabilità principale - ha spiegato Ruggiero - più qualche chilometro di viabilità secondaria, che poi tanto secondaria non è visto l'importanza che riveste perché andrà a servire i vari comuni. Siamo in fase di esecuzione in tutte le varie aree dei 38 chilometri, siamo all'incirca al 40-45 per cento delle opere, stiamo lavorando alacremente per cercare di rispettare le tempistiche programmate dalla nostra società e dalla Regione. Sulla carta, l'apertura è prevista a settembre 2020».

### LA SPIEGAZIONE

Gli studenti hanno potuto "conoscerla", quest'opera, da vicino: la strada, i tunnel, i cavalcavia, le tecniche di costruzione. Di un'infrastruttura importante, un cantiere imponente, differente da quelli che sono abituati a conoscere. E che vedranno realizzato a due passi da casa. Un'opera attesa da tempo, tante altre ne servono. Ma gli ostacoli sono sempre molti e il pensiero va al dibattito sulla mancanza di fondi per l'alta velocità, la Tav, veneta. Il presidente dell'Ance Veneto Giovanni Salmistrari, altro ospite della mattinata, dubita però che il decreto cosiddetto "sbloccacantieri" riuscirà nell'impresa che si è prefissato: «Da un lato è positivo perché corregge alcune storture della legge sui lavori pubblici - commenta Salmistrari - Dall'altro, nella realtà, non sbloccherà nulla, perché non contiene norme efficaci. Finché gli amministratori pubblici avranno l'incubo del danno erariale e di responsabilità oltre misura, non firmeranno nulla e tutto resterà fermo».

### IL TAGLIO DEL NASTRO

Intanto è arrivato il momento dell'inaugurazione del primo

tratto già ultimato: «A giorni - annuncia Ruggiero - saranno aperti i primi chilometri, da Valdastico a Breganze, in provincia di Vicenza». «La Superstrada Pedemontana Veneta è attualmente uno dei più grandi cantieri d'Italia, la cui complessità sarà studiata sui libri», ha sottolineato l'assessore regionale alla Formazione Elena Donazzan presente all'incontro. Soddisfatto anche Salmistrari: «Ci hanno informato proprio stamattina (ieri ndr) - dice - che il primo tratto sarà aperto a breve. E questo non può che farci felici, come veneti e anche come italiani». Per Sis, così come per Ance, il via libera alla riapertura del cantiere di Altivole dato dal tribunale di Treviso nel tratto di poche centinaia di metri all'altezza del cosiddetto "bosco della speranza", è un segnale positivo: «Il definitivo sblocco di quel cantiere ci fa sperare bene per il futuro. La regione Veneto di infrastrutture, così come l'Italia intera».

**Lina Paronetto**





**TAGLIO DEL NASTRO** Prevista nel 2020 l'apertura del tratto trevigiano

# Edili, nuovi corsi di formazione 500mila euro da Ance e Regione

## LA FIRMA

TREVISO «Servono investimenti in infrastrutture per tornare a correre. Non solo per il nostro settore, ma per il sistema produttivo nel suo complesso». **Giovanni Salmistrari**, presidente regionale dell'Ance, non nasconde però una certa delusione riguardo alle politiche per le grandi opere: «Da più parti si sente dire che l'edilizia e le infrastrutture permetterebbero di far crescere l'economia ed il Paese, ma poi tutto rimane lettera morta e nei fatti non viene fatto nulla. Questo Governo, come accaduto con altri in passato, privilegia la spesa corrente rispetto agli investimenti».

## IL CANTIERE

Il numero uno dell'Ance parla proprio all'interno di un cantiere (privato), a Treviso: quello di Ca' delle Alzaie, il complesso residenziale di ultima generazione che l'impresa Cazzaro sta costruendo lungo la Restera del Sile, su modello del pluripremiato "Bosco Verticale" di Milano (il progettista è lo stesso: l'architetto Stefano Boeri). Regione ed Ance del Veneto hanno scelto questo luogo come scenario per la firma del protocollo per dar vita a nuovi percorsi formativi rivolti agli operatori del settore e alla qualificazione di nuovi profili professionali. Cinquecentomila euro, l'importo stanziato: 300mila dall'amministrazione regionale, il resto dai costruttori. «Investire sul capitale umano – sottolinea l'assessore regionale Elena Donazzan - rappresenta il modo migliore per accompagnare e rafforzare il nuovo ciclo positivo imboccato dal settore costruzioni in Veneto. Il patto formativo tra regione e Ance rappresenta una forma di investimento che parte da una progettazione condivisa e da un cofinanziamento che vede scuole e imprese collaborare assieme, in un modello pubblico-privato che funziona e che può essere d'esempio per molti altri settori».

M.Z.



**Zoppas e l'Ance****«Priorità Tav  
Necessari gli  
investimenti»**

Confindustria esce a più voci a sostegno delle infrastrutture. Matteo Zoppas, presidente veneto: «Già ieri ho avuto un confronto con l'assessore regionale Elisa De Berti: ci siamo trovati d'accordo nel mettere a sistema un tavolo con tutte le istanze rilevate dai territori e dalle categorie. Propongo di mettere tra le prime priorità il tratto della Tav Verona-Padova». E [Giovanni Salmistrari](#) presidente di [Ance Veneto](#): «È chiaro che siamo in una fase di recessione e per uscirne servono investimenti sulle infrastrutture». E sulla Tav: «È evidente che la carenza di finanziamenti e investimenti per le Tav e le infrastrutture in generale è uno dei problemi maggiori e rappresenta una priorità. Questo Governo come accaduto con altri in passato privilegia la spesa corrente rispetto agli investimenti».



## PROTOCOLLO ANCE-REGIONE

# Gli studenti in visita al Bosco verticale di Cazzaro e Boeri

Parte dal cantiere più innovativo della città la sfida della formazione nell'edilizia. Ieri 200 studenti delle scuole edili sono andati in visita al cantiere di Ca' Alzaia, il progetto firmato da Stefano Boeri, l'architetto del bosco verticale, che porterà sulla Resteria residenza nuova all'insegna del verde.

È stata l'occasione per la firma del protocollo di intesa che porterà un investimento di 500 mila euro nelle sette scuole edili del Veneto e nei centri di formazione professionale: Regione e Ance Veneto cofinanzieranno (Ance con 200 mila euro, la Regione con 300 mila) programmi pluriennali di formazione continua per aggiornare gli operatori, formare nuove figure tecniche e sviluppare competenze diversificate, oggi sempre più richieste dalle imprese di costruzione.

«Investire sul capitale umano, cioè sull'aggiornamento delle competenze, nella qualificazione di nuovi profili professionali» ha sottolineato l'assessore regionale al Lavoro, Elena Donazzan, «rappresenta il modo migliore per accompagnare e rafforzare il nuovo ciclo positivo imboccato dal settore costruzioni in Veneto, dopo la grande crisi. Il

patto formativo tra Regione e Ance rappresenta una forma di investimento che parte da una progettazione condivisa e da un cofinanziamento che vede scuole e imprese collaborare assieme, in un modello pubblico-privato che funziona e che può essere d'esempio per molti altri settori. Ci sono giovani che hanno molta voglia di lavorare, e di fare il "murer" specializzato in aziende supermoderne. Si facciano i reality su di loro, non su ballerini e cantanti».

«Ci sono tantissimi ragazzi, ma mi sono sorpreso anche di quante ragazze siano iscritte in queste scuole» ha detto il presidente dell'Ance Veneto, Giovanni Salmistrari. «Questo finanziamento è importante per uscire da una crisi profonda. È un esempio di come si fa a rilanciare un settore: ripartendo dai giovani e dall'innovazione». La giornata per i ragazzi delle scuole edili, che saranno impegnati sempre di più negli stage in cantiere, a partire da Ca' Alzaia, è proseguita con la visita del cantiere della Pedemontana Veneta a Signoressa. «È attualmente uno dei più grandi cantieri d'Italia, la cui complessità sarà studiata sui libri» ha detto Donazzan. —

**Federico Cipolla**



Il sopralluogo dei giovani della scuola edile

**Club e stadio**  
**Tacopina ingaggia**  
**Enrico Marchi**  
**per trovare**  
**nuovi investitori**  
Francesconi a pag. XXIII



# Finint alla ricerca di nuovi partner per la società

►La banca d'affari di Enrico Marchi advisor di Tacopina

## LA SOCIETÀ

**MESTRE** Lasciati alle spalle i sudori freddi di Carpi, il Venezia Fc guarda già avanti. Con l'entrata in campo di un advisor speciale che aiuterà Joe Tacopina a trovare altri partner pronti ad affiancare il presidente nella gestione della società, che punta decisamente a uno scenario di primo piano nel calcio italiano. Il nome è quello di Banca Finint del finanziere Enrico Marchi, che da poco è stato incaricato di sondare il terreno alla ricerca di investitori italiani, ma anche internazionali, disposti a partecipare alla compagine societaria. La scelta è caduta su un manager che, solo per il fatto di presiedere la Save, società che controlla l'aeroporto Marco Polo e gli scali di Treviso, Verona e Brescia, conosce alla perfezione l'ambiente in cui il Venezia Fc conta di sviluppare i suoi progetti, a cominciare dalla costruzione del nuovo stadio a Tessera.

Ciò avverrà senza sovrapposizione di ruoli, nel senso che Marchi e la Finint non entreranno, neppure con i propri fondi, nella compagine societaria del Venezia e nei progetti

che questa intende sviluppare. Il ruolo del finanziere di Conegliano rimarrà quello di advisor, che supporterà il presidente a trovare nuovi investitori per una società che, in attesa che prenda corpo il progetto dello stadio (la cui presentazione sembra ora essere slittata) vanta comunque conti solidi. Se il Venezia ha dovuto di recente ridimensionare le spese, a cominciare dall'ultima campagna acquisti costruita in gran parte su prestiti da altre società, al bilancio vanno iscritte cessioni per circa sei milioni di euro per i vari Stulac, Falzerano, Pinato e Zennaro. Denaro sonante cui, se sarà confermata la permanenza in serie B, si aggiungeranno almeno otto milioni garantiti dalla Lega per i diritti televisivi. Un quadro finanziario che potrebbe favorire la ricerca di nuovi investitori per la società che può contare sul "brand" Venezia che in questi anni Tacopina e il suo staff hanno contribuito a promuovere a livello internazionale.

**Alberto Francesconi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CALCIO VENEZIA**

Si cercano nuovi partner per la società



**CONFINDUSTRIA.** Lavori pubblici: affollato convegno sulla nuova norma

# «Sblocca-cantieri? No, si paralizzano le gare d'appalto»

Schiavo e i tecnici di Ance: «Le modifiche introdotte creano confusione agli enti e penalizzano le Pmi»

**Piero Erle**

«Più che uno "sblocca-cantieri" questo è un decreto "blocca-amministrazioni"». Non usa mezzi termini Luigi Schiavo, presidente della sezione Costruttori edili e impiantisti di Confindustria Vicenza, di fronte alla folta platea - anche di tecnici dei Comuni - del convegno organizzato a palazzo Bonin per capire cosa porta il decreto legge "Sblocca-cantieri" varato dal governo Lega-5Stelle. I problemi ci sono, tanto che sono già state annunciate sicure modifiche in Parlamento dopo le elezioni del 26 maggio. E c'è una questione pesante di base, come rimarcano sia Schiavo sia il relatore esperto Bruno Urbani di Ance che il tecnico confindustriale Carlo Casarotti: a gennaio l'Ue ha aperto procedura di infrazione per le norme italiane sul sub-appalto, ma a quanto pare le norme nuove varate ora per correggere il Codice degli appalti non vanno certo verso una soluzione della procedura: «È diabolico perseverare negli errori... Sembra quasi si preferisca pagare l'infrazione invece che adeguare le norme», osserva Schiavo.

**LE NOVITÀ INATTESE.** Il nuovo Codice degli appalti del 2016 - spiegano ancora Casarotti e Urbani - è di fatto sempre stato "in risistemazione"

visto che sono uscite sì e no la metà delle "linee guida" che erano state affidate all'Autorità anticorruzione Anac (che viene ora messa in disparte). E la vera modifica del Codice in realtà, affidata con legge-delega al Governo, non c'è. Ma questo decreto-legge "sblocca-cantieri", approvato due volte nel giro di un mese dal governo Lega-5Stelle e in vigore il 19 aprile mette comunque mano alle norme «stravolgendo alcuni principi». Ha stabilito infatti una temporanea sospensione del cosiddetto "appalto integrato": si ripotrà mettere in gara il progetto esecutivo con l'esecuzione dei lavori, ma solo se i progetti definitivi in vista del bando risulteranno approvati entro la fine del 2020: si apre quindi una lunga "fase provvisoria". Anche l'aggiudicazione dei lavori cambia: non si guarda più alla "offerta economicamente più vantaggiosa" ma solo al "massimo ribasso", con esclusione delle offerte anomale. E un'altra mezza follia è "l'inversione delle buste": si stabilisce che prima guardi qual è l'offerta migliore, e solo dopo verifichi se chi l'ha fatta rispetta i requisiti di legge, il che crea confusione perché rischi che si modifichi "post-aggiudicazione" lo stesso calcolo delle offerte anomale.

**COMUNI PARALIZZATI.** C'è poi un problema enorme che è

quello che rischia di paralizzare i Comuni e le amministrazioni appaltanti, come denuncia Schiavo: sopra i 200mila euro di valore, la gara non va più fatta a "procedura negoziata" (invitando alcune ditte) ma a procedura aperta. Significa che ogni ente rischia di venire sommerso di offerte da ogni parte d'Italia con enormi difficoltà a procedere alle aggiudicazioni, e che non saranno più in prima fila le ditte del territorio. E c'è di più: la possibilità del sub-appalto è stata fatta salire dal 20% al 50% dell'importo dell'opera, sì, ma è facoltativo: in ogni gara d'appalto si può ridurre la quota di sub-appalto. Il risultato è evidente: si rischia da una parte di perdere il ricorso a ditte specializzate per particolari lavorazioni, e dall'altra ancora una volta di non aiutare con il sub-appalto le piccole e medie aziende presenti nel territorio dove si fanno i lavori. Le conclusioni di Confindustria sono scoraggianti: non c'è quella certezza delle regole che era uno dei primi obiettivi delle modifiche richieste; si rischia di veder uscire tanti bandi senza giungere davvero ai lavori; non pare che finora si sia intervenuti sul vero nodo, e cioè dare norme che aiutino a semplificare la vita ai cantieri una volta aperti. Ora si spera nelle modifiche in Parlamento. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Bruno Urbani (Ance) e Sonia Lazzini con il presidente Luigi Schiavo



*Il presidente della Corte dei conti, Buscema, sul decreto Sblocca cantieri al convegno Ance*

# Danno erariale, si può cambiare P.a. e opere: lo sciopero della firma è un alibi da eliminare

**S**tabilità delle regole e riduzione del numero delle stazioni appaltanti; lo «sciopero della firma» dei funzionari pubblici non dipende dal timore di giudizi per danno erariale, ma dall'incertezza delle regole. È questa la posizione espressa dal presidente della Corte dei conti, Salvatore Buscema sul decreto n. 32/2019 (il cosiddetto «Sblocca cantieri» all'esame del Senato), al convegno dell'associazione costruttori edili Ance, «Sblocca cantieri, quali risorse, quali regole» del 14 maggio, cui hanno partecipato, tra gli altri, il viceministro dell'economia, Laura Castelli, il presidente della Fondazione Astrid, Franco Bassanini, il vice avvocato generale dello Stato, Marco Corsini, e il relatore del decreto al Senato, Agostino Santillo.

**Un primo aspetto toccato dal presidente dei magistrati contabili è quello delle deroghe**, argomento che si innesta anche su quello più specifico del ruolo e dei poteri dei commissari di gara previsti dal decreto-legge e sui quali anche l'Ance ha espresso alcune perplessità.

Ad avviso dei costruttori edili, infatti, «i gravi ritardi accumulati dalla pubblica amministrazione nella manutenzione delle opere presenti sul territorio sono diventati alibi per bypassare qualsiasi regola, sacrificando i principi di correttezza, trasparenza e legalità. Sarebbe stato preferibile proporre un pacchetto di norme efficaci per semplificare la fase a monte, velocizzando le procedure invece di ricorrere ai commissari dotati di ampi poteri derogatori anche per la fase a valle della gara». Su questo, il presidente della Corte dei conti, riferendosi complessivamente all'intervento legislativo sul codice del 2016 è stato, tranchant: «torniamo all'ordinarietà, dà certezza. Sono più le deroghe che le regole, ma le deroghe quando diventano prevalenti non aiutano nessuno».

**Buscema ha denunciato anche «un certo sgomento» degli operatori per il con-**

**tinuo cambio delle regole:** «Le modifiche non riescono a sedimentarsi che già sono cambiate. Gli enti locali sono alla ricerca di regole da applicare, regole certe, regole semplici». Cogliamo quindi «questa occasione importante con lo Sblocca cantieri, ma con la consapevolezza che non è un decreto a cambiare il Paese ma sono soprattutto le risorse».

**Altro profilo sensibile sul quale i relatori del convegno si sono soffermati è quello legato al cosiddetto «blocco della firma»** dovuto anche alle responsabilità per danno erariale di fronte alla Corte dei conti. Su questo punto il presidente della Corte dei conti ha marcato una certa distanza che ha affermato che «i procedimenti di questo tipo e le relative condanne sono pochissime e non ci sono tutte queste valutazioni negative da parte della Corte». Ad avviso di Buscema «chi non firma è perché non vuole, non perché non può farlo, ma noi ribadiamo la nostra disponibilità a collaborare per eliminare anche questo alibi». Su questo punto si parla da tempo dell'opportunità di escludere la responsabilità per danno erariale del funzionario pubblico nei casi di colpa lieve, ipotesi che anche in sede parlamentare il relatore del decreto-legge Santillo ha affermato, nello stesso convegno, che potrebbe essere accolta in commissione.

**Buscema ha anche toccato l'argomento dello spropositato numero di stazioni appaltanti** presenti in Italia: «42 mila è una cifra spaventosa, bisogna qualificare e concentrare». Il presidente della Corte dei conti ha toccato anche temi legati apparato della pubblica amministrazione. Il turnover ha colpito la p.a. nel modo peggiore. Oggi non abbiamo professionisti del settore e l'efficientamento della pubblica amministrazione passa anche attraverso le persone e la formazione professionale. Torniamo, però, all'ordinarietà. Basta con le deroghe».

— © Riproduzione riservata —





**TRASPORTI**

**17**

**Toninelli: «A22, sbloccate opere per 4 miliardi»**

**AUTOSTRADA**

L'accordo per la nuova concessione pubblica: «Un modello all'avanguardia, per tanti aspetti senza precedenti in Italia». Pedaggio ambientale? «Entro un paio di anni»

Nuovo commissario del Corridoio del Brennero al posto di Facchin? «Stiamo individuando la figura più adatta». E le tratte di accesso? «I progetti vanno avanti senza intoppo»

# «I dividendi A22 diventano investimenti» Parla il ministro Toninelli «Mobilità nuova e green»

**DOMENICO SARTORI**

d.sartori@ladige.it

Mesi di trattative. Ultimatum ripetuti. Minacce di mettere a gara la concessione dell'autostrada A22 Brennero-Modena, scaduta il 30 aprile 2014. Con l'ok del Cipe all'accordo di cooperazione per la gestione *in house*, interamente pubblica in capo alla Regione e agli 15 soci pubblici territoriali, il ministro Danilo Toninelli rivendica di essere riuscito laddove i predecessori avevano fallito e auspica che il "modello A22" possa essere esteso ad altre autostrade.

**Lei, ministro, parla, a proposito dell'accordo per la gestione di A22, di un modello. Perché? E dove sarà replicato?**

«Dopo cinque anni di impasse ereditata dalle gestioni precedenti, siamo di fronte a un modello all'avanguardia, per tanti aspetti senza precedenti in Italia. Gli investimenti salgono tantissimo e anche quelli che una volta erano i dividendi si trasformano adesso in benefici per i territori, tanto che sblocciamo complessivamente oltre 4 miliardi. Le tariffe, invece, saranno per la prima volta nella storia sotto l'inflazione programmata. Prevale, insomma, l'interesse pubblico come mai era accaduto prima, credo. Per il resto, non voglio anticipare nulla, ma ci sono altre amministrazioni in giro per l'Italia già interessate a replicare l'esperienza». **Per A22 i soci pubblici locali sborseranno 2,3 miliardi in 30 anni, mentre per Auto-**

**vie Venete non è chiesto nulla alle due Regioni socie, Friuli Venezia Giulia e Veneto, che nemmeno hanno il Fondo ferroviario. Due pesi due misure?**

«Stessi impegni in favore dello Stato, ma modulati in modo differente. Si tratta di esborsi previsti per legge, sia l'accantonamento al fondo ferroviario che il valore della concessione. In ogni caso, ricordiamo che quei 2,3 miliardi sono comunque recuperati in tariffa».

**Quando sarà introdotta la tariffa ambientale? E lo sarà sull'intera tratta di A22?**

«Innanzitutto mi lasci dire che si tratta di una innovazione senza precedenti che ci consente di spingere su una mobilità nuova, più green e intermodale. Serve un accordo con la Commissione Ue, ma contiamo di poterla mettere in campo entro un paio di anni. È la stessa normativa Ue a prevedere che si applichi per segmenti specifici e non per tratte generiche».

**Lei, il 12 giugno 2018 a Bolzano, ha firmato il Memorandum dell'Euregio che prevede il progressivo aumento dei pedaggi per arrivare a un pedaggio di corridoio del Brennero, a livelli austriaci. Oggi invece si complimenta perché in A22 i pedaggi caleranno.**

«Non c'è alcuna contraddizione. Bisogna distinguere tra mezzo e mezzo, tra utente e utente. La vignetta consentirà di modulare il pedaggiamento in relazione all'impatto ambientale del veicolo interessato».

**Perché non applicare integralmente la direttiva europea che permette anche**

**una presenza di minoranza dei privati nella società concessionaria, evitando i costi della loro liquidazione?**

«Semplice, perché i servizi della Commissione Ue hanno imposto la composizione totalmente pubblica. Quindi, viste le finalità differenti, grazie al modello *in house* possiamo azzerare i dividendi e tramutarli in ulteriori investimenti indirizzati ai territori, alla sicurezza e alla qualità del servizio, alla faccia di chi polemizzava sostenendo che non ci fossero differenze sostanziali tra prima e adesso. D'altronde i numeri dell'Autorità di regolazione dei trasporti parlano da soli».

**In dicembre si è dimesso il commissario governativo del Corridoio del Brennero, l'ingegner Ezio Facchin. Perché non lo ha ancora sostituito? Ha individuato un successore?**

«Stiamo individuando la figura più adatta. Comunque, in questo momento, non ci sono criticità».

**I progetti delle tratte di accesso al tunnel del Brennero sono fermi o vanno avanti?**

«Vanno avanti senza alcun intoppo. Per la tratta Fortezza-Ponte Gardena si procede regolarmente: presto verranno presentati i bandi. Lo stesso per le circosvallezioni, mentre per il resto del tracciato tra Bolzano e Verona è in atto un approfondimento: sembra che sarà sufficiente mantenere la linea classica anche con l'aumentata capacità. Sicuramente bisogna incentivare il trasporto sostenibile e valorizzare il tracciato storico laddove è possibile».



**BRESSA SU A22****«Anche a Toninelli può azzeccarne»**

«Se si è potuto concludere in questo modo il rinnovo della concessione lo si deve a un emendamento da me concordato, nella mia qualità di sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, con il Presidente del Gruppo per le Autonomie Karl Zeller e che è divenuto l'articolo 13 bis» scrive Gianclaudio Bressa, senatore del Gruppo per le autonomie «Mai disperare, anche al più catastrofico dei Ministri può capitare di azzeccarne una».



Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli

# De Berti: «Opere ferme anche per colpa di sindaci e categorie»

**PADOVA** Per carità, il Movimento Cinque Stelle si è preso la sua dose quotidiana («La misura è colma, basta con i no ideologici, con chi vede tangenti ovunque ci sia una carriola; hanno fatto di tutto per bloccare la Pedemontana ma ora devono decidere da che parte stare, se con il territorio o contro») e pure l'elettorato pentastellato non è stato risparmiato («Il M5s è stato il partito più votato alle Politiche quindi nell'urna qualcuno si è preoccupato più del reddito di cittadinanza che delle infrastrutture...»). Ma al di là delle schermaglie con gli alleati di governo, ormai una consuetudine di questa campagna elettorale, ciò che è stato sorprendente dell'intervento di ieri dell'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti, al convegno di Unioncamere, è stato l'affondo contro i sindaci, a suo dire tra i primi responsabili dello stallo in cui sono precipitati i cantieri del Veneto.

«Toninelli è arrivato dieci mesi fa - ha detto De Berti - e le opere sono ferme da anni, dunque mica può essere tutta colpa sua, no?». Sulla Tav, per dire, «faccio tante riunioni con i sindaci, anche a Roma, e in molte occasioni sono loro i primi a non mettersi d'accordo, perché ragionano ognuno per sé e non fanno sintesi. Quante

volte ho detto loro: andate a casa, parlatevi e tornate da me solo quando avete raggiunto un'intesa». A Vicenza, per esempio, «il sindaco Rucco, appena eletto, ha subito rimesso in discussione il progetto dell'amministrazione Variati sulla Tav. Io gli ho detto: non se ne parla; se ogni volta che un sindaco viene eletto stravolgesse tutte le decisioni prese da chi l'ha preceduto, non si finirebbe un'opera che sia una. Ci si lamenta perché l'Alta Velocità Vicenza-Padova non è finanziata, ma non c'è neppure il progetto, che vogliamo finanziare? In Veneto manca una strategia unica sui trasporti, per questo stiamo lavorando al Piano regionale».

Una presa di posizione forte, perché Berti è stata sindaco, del piccolo Comune veronese di Isola Rizza, e perché a Palazzo Balbi sono sempre cauti nel prendersela con i primi cittadini, sentinelle del territorio e del consenso. «Guardiamo meno alla politica e più ai dati di traffico - ha concluso De Berti - e anche le categorie imparino a fare squadra, al loro interno prima di tutto. Io sono pronta ad andare a Roma ad avanzare tutte le pretese del caso, ma voglio un territorio compatto, non gente che va in ordine sparso».

**Ma. Bo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**De Berti**  
Toninelli è arrivato 10 mesi fa, i cantieri sono fermi da anni. I sindaci spesso non si mettono d'accordo



**Veronese**  
Elisa  
De Berti



## L'INTERVISTA

**Toninelli: «La Tav veneta è già finanziata e si farà»**



di Annalia Dongilli

a pagina 3

# Tav veneta, Toninelli assicura «È finanziata e andrà avanti sulla Valdastico vedo problemi»

Il ministro: tra Regione e Provincia di Trento non c'è sintonia sul tracciato

## L'intervista

di Annalia Dongilli

**Ministro Toninelli, qual è il futuro della Tav veneta, visto che le categorie economiche la chiedono a gran voce?**

«Come abbiamo già detto, l'opera, di cui si parla da circa 30 anni e che quindi di certo non stenta a procedere per responsabilità dell'attuale gestione ministeriale, andrà avanti. A brevissimo pubblicheremo l'analisi costi benefici che non l'ha mai rallentata e che servirà invece a migliorarla in termini di efficienza e sostenibilità. In ogni caso ricordiamo che la linea completa, Brescia-Padova, è già finanziata nel Contratto di programma con Rfi per 4,4 miliardi sugli 8,6 miliardi complessivi».

**Mercoledì il Cipe ha dato il via libera all'intesa per la concessione di A22: un evento importante, alcuni hanno detto storico, che sancisce la fine di mesi di trattative non sempre facili. È soddisfatto di questo accordo? Quali so-**

**no ora i prossimi passi?**

«Soddisfatto perché il lungo e paziente lavoro di tessitura conduce a un accordo che sblocca oltre 4 miliardi di investimenti e fissa un modello virtuoso di gestione senza precedenti in Italia. Un modello che valorizza i territori, la qualità del servizio e l'interesse pubblico. A questo punto, viste le polemiche di qualche mese fa, permettete-mi di sottolineare le differenze fondamentali tra una gestione quasi totalmente pubblica come nel vecchio assetto e una in house pubblica al 100%. Come sempre, il tempo è galantuomo».

**Chi è stato o quale è stato la persona o l'elemento chiave che ha sbloccato le trattative è permesso questo risultato?**

«Potrei sottolineare il grande lavoro del Mit, di tutti i miei collaboratori. Ma anche dalla parte dei soci pubblici ha prevalso alla fine la voglia di dialogo costruttivo. E non era scontato. Ricordiamo che abbiamo sbloccato una impasse lunga cinque anni ereditata dai professionisti della politica, quelli co-

siddetti bravi».

**Uno degli ultimi scogli su cui si era arenata la trattativa era la clausola per liquidare i soci privati: come avete superato l'ostacolo?**

«Il concedente non poteva restare ostaggio dei soci privati. Abbiamo messo a punto un piano B che speriamo di non dover utilizzare. Ci auguriamo che le trattative tra soci pubblici e i privati uscanti procedano in modo serio per una chiusura in tempi brevissimi, auspicabilmente entro la data di registrazione della delibera Cipe da parte della Corte dei conti, quindi 30-60 giorni».

**I soci del sud, vista la novità per l'ordinamento italiano della vignetta ambientale, hanno chiesto garanzie: se la vignetta non partisse i soldi saranno prelevati dal fondo**



**ferrovia. Sarà così? Non si rischia che il fondo ferrovia si assottigli troppo?**

«Due opere su tre, ossia l'Interporto di Trento e Isola della Scala, già rientrano nelle opere accessorie intermodali previste dalla normativa vigente, quindi sono già coperte dal fondo ferrovia. La terza, invece, potrebbe anche partire subito con fondi del concessionario e poi essere compensata con la vignetta».

**Ieri lei diceva che si potranno anche immaginare dei pedaggi meno cari: c'è già una stima di quanto si potranno contrarre i costi per gli automobilisti?**

«Per la prima volta nella storia avremo tariffe che, per tutti i 30 anni della concessione, conosceranno aumenti inferiori all'inflazione programmata. Passiamo da una media del 3,1% della vecchia gestione a un tetto dell'1,1%. In corrispondenza di ciò aumenteranno gli investimenti da una media di 83 milioni a 138 milioni l'anno. Mi sembra un risultato eccellente in termini di efficienza».

**Accanto a questa partita il Trentino ha aperto un tavolo con il Mit anche sul fronte della Valdastico: nelle scorse settimane la Provincia vi ha consegnato uno studio di sostenibilità per la realizzazione dell'arteria autostradale con uscita a Rovereto. Che opinione si è fatto di questo elaborato? Quali sono i prossimi passaggi?**

«Al Mit sono a oggi arrivate le ipotesi di tracciato per la Valdastico nord dal Trentino e dal Veneto, con comunicazioni disgiunte, nonostante il ministero avesse più volte chiesto una valutazione congiunta. Per la definizione di un eventuale tracciato occorre ora procedere a una verifica delle soluzioni proposte, a carico del concessionario. Questa analisi ci consentirà di verificare se esista la possibilità di una sostenibilità tecnica ed economica dell'opera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sulla concessione della A22  
Fissiamo un modello virtuoso di gestione senza precedenti in Italia, che libera 4 miliardi di investimenti**

● Non esiste al momento un progetto preliminare per l'intera tratta tra Verona e Padova

● Nel 2014, il Ministero delle Infrastrutture, Rfi, il Comune di Vicenza, la Regione hanno firmato un protocollo d'intesa Rfi si è impegnata a realizzare uno studio di fattibilità

● Il costo dell'opera è di 5.130 milioni di euro



## Assindustria

### Cunial presidente del settore Costruzioni

(zan) Sulla scia di nuove abitudini sociali e di nuove richieste del mercato, il modo di costruire è molto cambiato negli ultimi anni. E, di conseguenza, anche il settore dei prodotti per l'edilizia vive una forte evoluzione. Le imprese trevigiane e padovane del comparto associate ad Assindustria Venetocentro – 52 aziende che impiegano circa 2.800 addetti – hanno dato vita ad un nuovo gruppo unificato, con la fusione delle due precedenti categorie Laterizi, calce cemento e Manufatti in cemento. Ed è trevigiano il primo presidente del neocostituito organismo, battezzato appunto Prodotti da costruzione: si tratta di Mario Cunial, vicepresidente di Industrie Cotto Possagno spa. L'assemblea costitutiva, tenutasi nei giorni scorsi a Palazzo Giacomelli, l'ha eletto all'unanimità.



**Ca' Foscari****Porto, le ricadute del “sistema Veneto”****ECONOMIA**

**VENEZIA** Autorità di Sistema Portuale e Ordine dei Dottori Commercialisti della Provincia di Venezia organizzano per oggi pomeriggio a partire dalle 14.30 nell'aula magna Trentin a Ca' Dolfin, un approfondimento dedicato al sistema portuale veneto, come caso virtuoso d'integrazione con il sistema produttivo regionale e di creazione di valore e opportunità per professionisti e aziende.

Apriranno i lavori il rettore di Ca' Foscari, Michele Bugliesi, e il presidente ordine dei dottori commercialisti di Venezia, Massimo Da Re. Nel corso dell'evento interverranno anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino, il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, il presidente del Consiglio nazionale dottori commercialisti Massimo Miani. L'incontro, il cui titolo completo è “Prospettive del cluster marittimo tra dinamiche globali e determinanti locali: il caso del sistema portuale veneto”, s'inserisce nella campagna avviata nel corso del 2018 dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti per sostenere la crescita professionale dei propri iscritti. La partecipazione ai lavori sarà valida anche ai fini della formazione continua dei dottori commercialisti e degli esperti contabili. L'iniziativa rientra anche nel programma “Italian Port Days”, promosso a livello nazionale da Assoporti e finalizzata a una sensibilizzazione circa il contributo del sistema marittimo-portuale allo sviluppo socio-economico del territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**UNIONCAMERE VENETO.** L'appello di Pozza per Pedemontana, Brennero, A4 a Trieste. Miller: «Tav, la burocrazia frena»

# «Siamo in rivolta: fateci le infrastrutture in tempi certi o rischiamo l'isolamento»

E De Berti: «Vado su e giù da Roma, ma bisogna fare squadra e non sempre è così»

PADOVA

«Certo che siamo in rivolta. Contro la miopia di una buona fetta della politica romana. Contro quelli che non fanno le riforme, quelli che non ci vogliono dare l'autonomia, che pensano che noi siamo nani della politica. Occorre fare una battaglia è in questa battaglia Unioncamere Veneto c'è. Da oggi cominciamo a contare amici e alleati e faccio qui una proposta: una cabina di regia per difendere il nostro territorio». È il vivace messaggio lanciato ieri da Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto, che ha organizzato con Uniontrasporti il convegno "Territorio e sviluppo: le infrastrutture per la competitività delle imprese del Nordest". Pozza, sulla base dei dati dell'Osservatorio Trail Nordest di Unioncamere, ha ricordato che il settore trasporti del Nordest ha segnato nel 2018 ancora crescita «seppur con tassi di crescita inferiori al 2017»: negli aeroporti +8,5% di passeggeri (pari a 18,7 milioni), sulle autostrade +3,1% di veicoli (sulla Valdastico quasi il +6%), nei porti +1,7% di merci movimentate, allo scalo ferroviario di Marghera +11,3% di carri movimentati. Ma non basta: «In una congiuntura complessa come quella che l'Italia e l'Europa

stanno attraversando, lo sviluppo infrastrutturale e l'efficientamento della rete esistente rappresenta una delle chiavi di volta per il rilancio dell'economia regionale e nazionale». E quindi «rivendichiamo con forza come sia essenziale che le politiche di rilancio degli investimenti infrastrutturali e delle reti di trasporto e servizi vengano portate avanti in tempi certi per garantire l'attrattività dei territori, scongiurandone così l'isolamento», ha rimarcato Pozza che ha chiesto di completare la Pedemontana veneta, la Galleria del Brennero, la Tav Brescia-Padova, la 3ª corsia della A4 Venezia-Trieste. E ha attaccato le Fs, sorde all'appello di tutta la società politica e civile alla richiesta di ripristinare il treno diretto Venezia-Roma, soppresso per "diseconomicità": «Siamo pronti a sedere attorno a un tavolo fondato sui numeri e mettere a disposizione di Ferrovie dello Stato il nostro Ufficio studi».

Deciso anche l'intervento dell'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti: «Sono a Roma ogni settimana per chiedere di mandare avanti i progetti, ma le battaglie non si fanno da soli. Bisogna essere uniti, cosa che non sempre succede. Gli enti locali non sono sempre uniti e anche le categorie economi-

che spesso si dividono. Invece bisogna essere capaci di fare sintesi». La Tav «va fatta subito - rimarca De Berti - perché non ha senso arrivare con le merci a Verona e poi caricarle su un camion. Ho fatto decine di riunioni sulla Tav: bisogna insistere per la Brescia-Padova perché fermarla significa spegnere il motore dello sviluppo del Paese». E «la colpa non è solo di Toninelli, che è lì da 10 mesi». E ancora: «Sulla Pedemontana veneta la Regione ha fatto un gran lavoro: va avanti e l'anno prossimo quando sarà inaugurata vorrei ci fosse un lettore informativo per le targhe di tutti quelli che hanno fatto difficoltà».

E Franco Miller, delegato alla Tav di Confindustria Veneto: «per gli industriali: «Sulla Brescia-Verona e Verona-Padova il problema è essenzialmente burocratico. Infatti Rfi non ha ancora concesso la disponibilità dei terreni per la linea della Tav al Consorzio che deve realizzare l'opera. I soldi ci sono, per la Verona-Padova si tratta di 1,5 miliardi, ma siamo ancora fermi appunto per intoppi burocratici. Ma giocano contro - attacca - anche fattori localistici e interventi vicini al ministero dei Trasporti, che rallentano il programma della Tav». • P.E.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il prof. Bertolissi, l'assessore De Berti e il presid. Pozza ieri a Padova



**FESTIVAL BIBLICO.** La rassegna torna a occuparsi del tema delle periferie e del loro futuro

# Una nuova urbanistica per la città che cambia

Le “poliferie” saranno al centro di un seminario che sarà ospitato al parco della Pace. Bertorelli: «La classificazione non rispecchia la complessità»

**Interverranno  
il sociologo  
Aldo Bonomi  
e il docente allo  
Iuav di Venezia  
Ezio Micelli**

**Federico Murzio**

Impossibile parlare di polis - il tema del Festival biblico 2019 - escludendo la civitas, ed è improbabile una riflessione sull'urbanistica senza aggiornare il linguaggio e uscire dagli schemi degli uffici tecnici. Un linguaggio speculare ai nuovi paradigmi e alle mutate esigenze dello sviluppo e della conservazione. È questo il filo conduttore de “#Poliferie: la città è nella periferia?” il cui sottotitolo è già una chiave di lettura, “Il nuovo nasce in periferia e si riconosce in città”. L'incontro, in programma sabato 25 maggio, coinvolgerà il sociologo Aldo Bonomi, il fondatore di Aspro Studio Claudio Bertorelli, il docente dello Iuav Ezio Micelli. Appuntamento alle 12 al parco della Pace in via Sant'Antonino.

«La nascita di nuove centralità nelle periferie - osserva Bertorelli - ci impone di aggiornare il linguaggio della città, fermo alle zone A, B, C e D previste dai Piani regolatori generali. Le città oggi sono decisamente più complesse rispetto al passato ma la classificazione, con tutto ciò che comporta, è rimasta la stessa. Dalle periferie, invece, si può guardare in modo diverso la città ed ecco perché c'è l'esigenza di tornare a studiare e di porre nuovi sistemi metodologici, sia per gli addetti ai

lavori sia per coloro che sono chiamati a programmare lo sviluppo». Bertorelli spalanca le finestre su Vicenza: «Rispetto al sistema di connessione tra le varie aree - spiega - il capoluogo berico ha alcune delle più brutte periferie che abbia mai visto. Numerosi elementi dimostrano quanto la città sia cresciuta senza una regola e senza un approccio culturale».

La ragione è semplice: «Vicenza è conosciuta per essere la città del Palladio - sorride Bertorelli - eppure soffre. E soffre perché si è seduta sugli allori e sulla bellezza di ciò che è stato realizzato in passato». Di certo, per stessa ammissione del professionista, questa è solo la più lampante delle sfaccettature di un'analisi necessaria per scongiurare stravaganze urbanistiche che a Vicenza, ma non solo qui, hanno portato a costruire negli anni Novanta edifici che rispecchiano lo sviluppo architettonico delle città dell'Europa dell'est negli anni Cinquanta. «Una ragione in più per evitare di parlare di periferie con il linguaggio tecnico dei “vecchi” Prg. In questo senso poliferie non è solo un neologismo», continua Bertorelli. In altre parole: se il linguaggio è organico alle idee mai come oggi è necessario evolverlo. Questa evoluzione comporta da un lato ciò che Bertorelli definisce “processi sartoriali”, dall'altro «la necessità di tornare a mettere le persone al centro degli spazi. Abbiamo compreso che negli ultimi anni abbiamo sbagliato molto nella progettazione urbanistica. Ma è arrivato il tempo di chiudere la “stagione del lutto” e ripartire».

Va da sé che è legittimo con-

servare qualche dubbio sull'effettiva consapevolezza degli sbagli, così come dubitare su una “stagione del lutto” limitata rispetto alle stagioni che il poeta Andrea Zanzotto definì del “progresso scorsio”. In realtà c'è un banco di prova. «Da qui a un anno - afferma Bertorelli - dovranno presentare una road map che abbracci i dettami e i pappi della legge regionale sul consumo del suolo». Con la nemmeno tanta velata speranza che in questo arco di tempo non si realizzino altre stravaganze. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il programma cittadino del Festival biblico entrerà nel vivo martedì 21 e si concluderà domenica 26



La serata in via Napoli nell'ambito del Festival biblico 2018

**L'AUTOSTRADA.** Appoggiati da Confindustria e Confartigianato

# A31 a Rovereto e senza casello Sindaci in rivolta

Scatta la protesta all'ipotesi del nuovo tracciato  
«L'assenza di un'uscita a Cogollo è irricevibile  
Avremmo il territorio ferito e nessun beneficio»

**Piovene pronta  
a scendere in  
strada e bloccare  
il traffico se  
non avrà risposte  
alle sue richieste**

**Karl Zilliken**

«Se la Valdastico nord arriverà a Rovereto non ha senso sacrificare il nostro territorio e non la vogliamo più». Sono stanchi e arrabbiati i sindaci di Cogollo, Piergildo Capovilla, Valdastico, Claudio Guglielmi e Pedemonte, Roberto Carotta. Non meno infuriato quello di Piovene, Erminio Masero, che non firma il documento unitario preparato ieri a Cogollo, che sarà inviato a Governo, Regione e ad Autostrade: «Aspetto risposte sulla mia viabilità, se non liberano il paese dalle auto, scenderemo in piazza in 8.500 e bloccheremo il traffico». Lo stress elettorale che stanno vivendo i sindaci uscenti di Piovene, Pedemonte e Valdastico, in questo caso non è un aspetto di poco conto o da trattare solo in ottica di par condicio: «Tre settimane fa ci hanno invitato in Provincia per un incontro con Autostrade e Regione,

dove ci hanno sottoposto un progetto chiedendo una risposta nel giro di 15 giorni - spiegano-. Non sappiamo ancora se saremo sindaci e ci prendiamo una responsabilità del genere? Non abbiamo tempo da perdere: non si sa ancora dove andrà a finire l'autostrada, come facciamo a decidere il percorso?».

Il problema, secondo i sindaci, è semplice: «Se, come prospettato nell'ultimo periodo, il tracciato prevedesse un tunnel da Sant'Agata a Piovene per poi arrivare direttamente in territorio di Pedemonte e rientrando verso Rovereto per noi la Valdastico Nord si può anche non fare. Perderemmo tutti i benefici economici e sociali del passaggio di un'autostrada che, quindi, ferirebbe solo il nostro territorio».

A questa presa di posizione si uniscono le associazioni di categoria. «L'assenza del casello di Cogollo è una proposta irricevibile - valuta Roberto Travaglini di Confindustria Vicenza -. Così come ha sempre fatto specie l'idea dello sbocco a Rovereto sud. Risulterebbe un'opera digeribile solo se desse servizi ai cittadini e all'economia del territorio». Nerio Dalla Vecchia, alla guida del mandamento di Confartigianato rincara:

«Siamo in una situazione di impasse vergognosa e c'è da risolvere un problema politico. Dovrebbe essere il governatore Zaia a farlo. Sotto l'aspetto tecnico c'è stato un enorme lavoro per trovare un tracciato condiviso, non si può buttarlo via».

Ma se, alla fine, la spuntasse l'opzione Trento e venisse scartata quella di Rovereto? Resterebbero dei problemi. Capovilla non perde la speranza di vedere un casello a servizio dei 20 mila tir che ogni anno passano per Cogollo dalla zona industriale di Seghe: «Mentre per Piovene è prevista una bretella che aggiri l'abitato, un'analoga soluzione non c'è per Cogollo ed è necessaria». La preoccupazione di Guglielmi è invece Pedescala: «Non si tocca - afferma deciso -. La sacralità del luogo dell'eccidio batte ogni altra cosa. L'unica soluzione accettabile sarà il passaggio in galleria sotto la Val d'Assa». Carotta vorrebbe un «collegamento da Pedemonte all'area di Caldonazzo, i nostri giovani che scappano troverebbero possibilità per vivere senza lasciare il paese». Masero, infine, chiede la bretella prevista per il prolungamento della A31, ma anche la variante del Costo. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il casello di Piovene Rocchette dove al momento si ferma l'autostrada Valdadige. ARCHIVIO



Un momento dell'incontro di ieri in municipio a Cogollo. ZILLIKEN

**LA SUPERSTRADA.** La Pedemontana aprirà nuovi scenari, ma comporta anche alcuni rischi

# «Spv treno di sviluppo»

I candidati: «Attenzione all'ambiente. E il quarto lotto è un'urgenza»

Un treno per lo sviluppo. Ma anche, inevitabilmente, un costo ambientale. La Superstrada Pedemontana Veneta non ricadrà nel territorio valdagnese, ma influenzerà il destino della città laniera e la mobilità in entrata e in uscita. Ne sono convinti tutti i candidati sindaco, con toni, sfumature e accenti diversi, sia sugli aspetti viabilistici che su quelli imprenditoriali che su quelli ambientali.

«Spero che la Pedemontana sia la porta d'accesso alla nostra città - osserva Francesca Vitetta (Nuova Valdagnò) -. Dovremo essere bravi a vendere il nostro territorio, perché questa sarà una strada a scorrimento veloce». Per catturare chi vi transita senza finirne travolti, «i Comuni di valle devono adoperarsi per garantire collegamenti fluidi». In ballo c'è il quarto lotto della variante alla Provinciale 246, a Cornedo. «Un ritardo in quell'opera potrebbe essere il vero collo di bottiglia», dice Vitetta, invitando anche a «monitorare l'impatto ambientale, a partire dalla discarica che è stata murata a Montecchio».

Anche il sindaco ricandidato Giancarlo Acerbi è convinto che «la Spv darà impulso al mondo produttivo valdagnese, anzi, la prevista apertura ha già determinato investimenti locali. L'opera avrà anche un positivo impatto in termini turistici e sociali. Ci sono però due quesiti che fanno riflettere: uno è l'impatto ambientale, che va verificato e monitorato; è già stato calcolato che i flussi previsti faranno aumentare le emissioni inquinanti dell'8-10 per cento. L'altro quesito riguarda la viabilità complementare: c'è il concreto rischio di creare un imbuto a Cornedo;

se non si realizza velocemente il quarto lotto, la viabilità sarà seriamente compromessa».

«La Pedemontana serve alle imprese del territorio e serve al turismo - afferma Alessandro Burtini, candidato del centrodestra -. È un'opera necessaria, strategica e forse tardiva. Ormai le arterie esistenti sono insufficienti» per la mole di traffico sulle strade venete. «D'altra parte a - aggiunge - le tematiche ambientali non sono da sottovalutare o trascurare. Le discariche rinvenute devono essere bonificate completamente altrimenti arriva il conto ambientale da pagare».

A premere fortemente sulla questione ambientale è Giuseppe Ciambrone (Valdagnò in Movimento). Lui che è il rappresentante uscente del Movimento 5 stelle in Consiglio comunale tiene a precisare la posizione pentastellata. «Non siamo contro la Pedemontana a priori. Riconosciamo che bisognava potenziare la viabilità del territorio, ma affermiamo che quello scelto non è stato il modo migliore, anzi». Ciambrone punta il dito sull'aspetto finanziario, sui «costi dell'opera che continuano a lievitare, con un grande spreco di denaro pubblico». Ma si sofferma anche sugli aspetti viari e ambientali. Secondo il candidato sta prendendo forma «una viabilità cervellotica», a fronte di «costi ambientali pesanti: basti pensare alla discarica che è stata murata e dalla quale, con le prime forti piogge, stanno uscendo liquidi inquinanti. Mi chiedo - conclude - se i costi dell'opera saranno pari ai benefici che avremo: il mio timore è che i primi saranno più alti». • M.S.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PROTESTA INFRASTRUTTURE

# Le imprese fanno squadra per le strade e l'Alta velocità

«Unioncamere è già scesa in battaglia da molte settimane. Il Veneto - e più in generale il Nordest - è diventato il nemico comune di tanti. E allora noi diamo inizio alla rivolta». Mario Pozza, presidente di

Unioncamere del Veneto chiama a raccolta l'intero mondo economico della provincia, e del Veneto, «contro l'arroganza e la miopia di una bella fetta di classe dirigente romana». CADONI / PAGINE 16 E 17

## «Roma miope e arrogante, sarà rivolta»

Il presidente di Unioncamere Pozza chiama le categorie alla battaglia. «Subito un tavolo per tutelare il nostro territorio»

«Qui produciamo il 10% del Pil nazionale Ma pensano che siamo nani nella politica»

Cristiano Cadoni

PADOVA. «Unioncamere è già scesa in battaglia da molte settimane. Il Veneto - e più in generale il Nordest - è diventato il nemico comune di tanti. E allora noi diamo inizio alla rivolta». Mario Pozza, presidente di Unioncamere del Veneto, ha davanti a sé una nota che parla di dati economici e infrastrutture. Dovrebbe leggere quella, per aprire il convegno su «Territorio e sviluppo: infrastrutture per la competitività», che riunisce allo Sheraton categorie economiche e politici. Ma l'attualità è un fronte caldissimo. E lui ci si butta chiamando a raccolta l'intero mondo economico della provincia, e del Veneto, «contro l'arroganza e la miopia di una bella fetta di classe dirigente romana». E proponendo una «cabina di regia a difesa degli interessi del territorio» a cui tutte le categorie presenti diranno di sì.

**ATTACCO TOTALE**

La Tav negata - da Verona a Padova - è l'ultimo schiaffo. Ma prima ce n'erano stati altri, dalla cancellazione del diretto

per Roma al piano di investimenti delle Ferrovie. «Ci siamo accorti da tempo che siamo indifferenti ai capi di quell'azienda», tuona Pozza. «E allora sarà rivolta. Contro quelli che premiano i fannulloni, quelli che non ci vogliono dare l'autonomia, quelli che non fanno investimenti nell'area che produce il dietro per cento del Pil nazionale. Contro quelli che decidono che ci sono indefiniti chilometri di vuoto tra la Tav che finisce a Verona e quella che dovrebbe portare le nostre merci in giro per il mondo. Quelli che sopprimono un treno che funzionava, quelli che pensano che siamo rimasti nani in politica. Quelli che non ci dicono che cosa vogliono fare in Europa».

**LO SVILUPPO DIFFICILE**

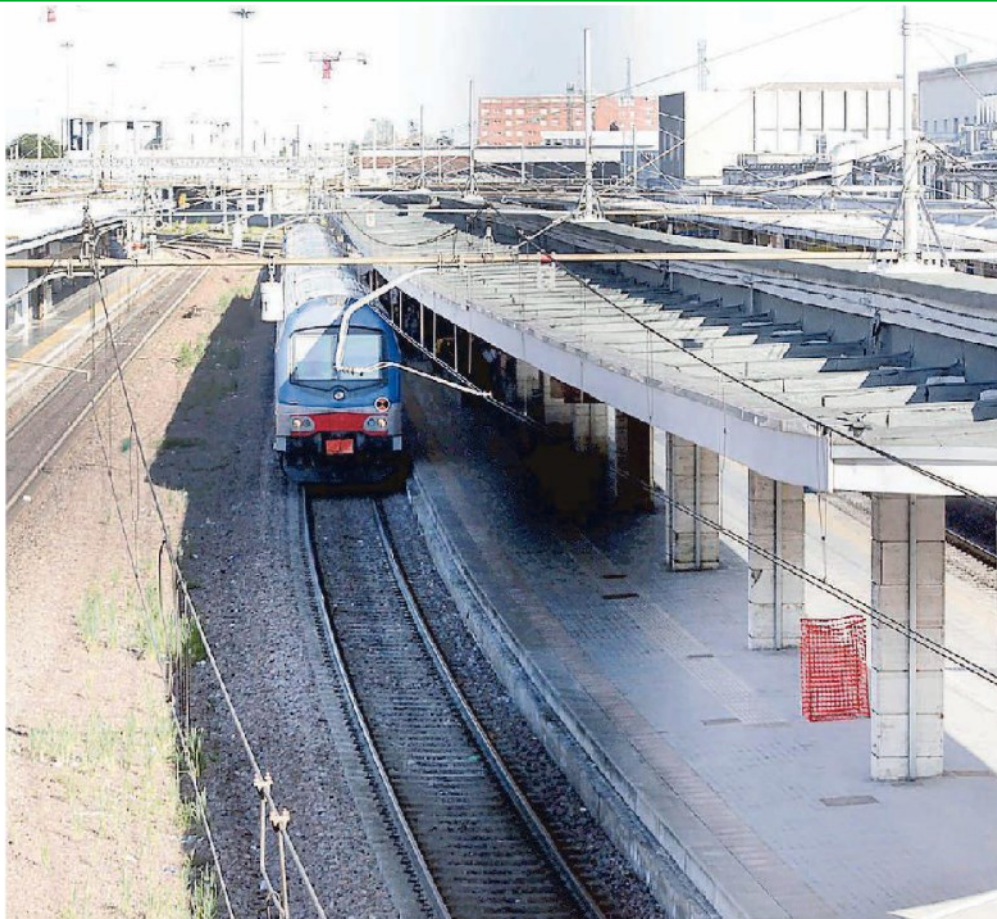
C'è un mondo di distanza - e lo si percepisce tutto - fra l'economia veneta che accelera e vorrebbe correre ancora di più e la politica romana che ha tempi lunghi e la propensione a frenare. Pozza, guardando in faccia il presidente della Camera di Commercio Antonio Santocoro, seduto in prima fila, torna sulla vicenda del Frecciarossa diretto per Roma soppresso. E ricorda di come tutte le categorie e i sindacati e gli ordini professionali e i sindaci e i parlamentari si erano mobilitati contro quella decisione delle

Ferrovie: «Ci hanno detto che c'erano motivi di diseconomicità. Ma non ci pare che il pulpito di Ferrovie sia il più adatto a parlarne a ragion veduta. Soprattutto se si considera che qui ci sono 560 mila imprese che producono economia reale, non assistita». E a Fs Pozza manda un invito provocatorio: «Si siedano al tavolo con noi a parlare di numeri. Gli mettiamo a disposizione il nostro ufficio studi e le proposte che abbiamo studiato per aiutarli a far quadrare i conti».

**LO SCENARIO**

I treni, più delle strade, sono nel cuore del dibattito. Perché se è vero che nel Nordest l'anno scorso è cresciuto ogni tipo di traffico, è anche vero che è di binari e di spostamenti veloci che c'è più bisogno per le merci. Ma la lista di infrastrutture «sospese» è lunga, partendo proprio dalla Tav che dovrebbe arrivare a Padova. Pozza chiede poi di completare la Pedemontana e il Brennero e la terza corsia dell'A4 Venezia Trieste. Di migliorare l'accessibilità delle aree turistiche montane e costiere (le Dolomiti, Sottomarina, Jesolo) e di integrare porti e piattaforme logistiche. Il Veneto ha fretta e non vuole aspettare. La rivolta è iniziata. —





L'ACCUSA AL CONVEGNO

## «Schiaffo a chi merita di più»

Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto (nella foto) ha rilanciato ieri la rivolta del mondo economico per le croniche carenze infrastrutturali della regione - a cominciare dall'alta velocità - che rallentano la ripresa economica.



**LO STUDIO DI UNIONTRASPORTI**

# Progetti fermi per 43 miliardi il Veneto chiede strade e treni

**Sono 70 le opere strategiche da realizzare per il Nordest. Nella nostra regione 1.800 km di binari, ma solo 29 km sono ad alta velocità. E inutilizzabili**  
**PADOVA.** Per capire quanto sia in ritardo l'opera di infrastrutturazione del Nordest - e in particolare del Veneto - è utile ripescare un'indagine fatta nel 2011 da Uniontrasporti, interpellando 600 consiglieri delle Camere di Commercio. A loro era stato chiesto di indicare le opere più urgenti per lo sviluppo: strade, ferrovie, porti, gallerie. «Da quel lavoro», ha raccontato ieri Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti, «avevamo ricavato una lista di 19 interventi per le strade e 13 per le ferrovie. Otto anni dopo quell'indagine, un solo progetto sulle strade è stato realizzato, la terza corsia dell'A14 a Rimini e solo due sul fronte ferroviario, l'alta velocità a Bologna e Reggio Emilia. Tre interventi stradali sono in corso, il resto è tutto fermo a livello di progettazione».

Ma il colpo da ko Fontanili lo assesta quando - pescando i dati dal Sistema informativo della Legge sulle Opere strategiche - punta il faro sulle grandi incompiute. Sono 70 le opere strategiche per il Nordest ancora da realizzare: 79 miliardi di euro fermi,

per il 40% ancora senza copertura economica. Il Veneto, da solo, ha 43,6 miliardi di opere irrealizzate (21 miliardi solo per l'Alta velocità): per l'85% sono strade e ferrovie. Su 70 opere strategiche per il Nordest, il 35% è ancora fermo a livello di progettazione e solo il 18% è in fase di realizzazione. Fontanili infierisce: «Su 70 opere, per 24 si prevede una conclusione entro il 2025, per altre 28 neppure c'è una previsione».

Eppure l'apparenza inganna, perché uno sguardo superficiale, cioè limitato solo al numero di chilometri di strade per esempio, direbbe che il Veneto non è messo malissimo in quanto a infrastrutture. «Ma è la qualità che manca», spiega Fontanili. «Qui passano tre dei nove corridoi europei e servirebbero alternative al traffico dei mezzi pesanti». Le ferrovie non sono adeguate. Su 1.800 chilometri di binari, solo 29 sono ad alta velocità, quelli fra Mestre e Padova, peraltro non utilizzabili. E su 1.188 chilometri di linee, solo il 51,5% - cioè 612 chilometri - hanno il doppio binario. Linee vecchie, inadeguate, in una regione centrale per lo sviluppo e baricentrica per gli scambi commerciali. La rabbia nasce da qui. —

**CRIC**



A Padova chiamata alle armi di Unioncamere, il presidente Pozza propone una "cabina di regia". Sì di Zoppas e De Bert

# Infrastrutture, imprese all'assalto di Roma

## «Alta velocità indispensabile allo sviluppo»

### LA MOBILITAZIONE

Cristiano Cadoni

**R**ivolta, dunque. Il Veneto trascurato contro la classe politica romana, «miope e arrogante». Dal Frecciarossa diretto per Roma - soppresso in nome di calcoli economici non del tutto convincenti - alla Tav che procede a rilento, il fastidio è lievitato, diventando rabbia. E le categorie economiche non aspettavano altro che la chiamata alle armi lanciata ieri dal presidente di Unioncamere Veneto Mario Pozza. La sua proposta di una «cabina di regia a difesa degli interessi economici e politici del territorio» ha trovato cancelli spalancati in tutte le sedi.

### SUBITO L'ALTA VELOCITÀ

Insieme a Pozza - e sull'eco della protesta del presidente di Assindustria Venetocentro, Massimo Finco che mercoledì aveva parlato di «schiaffo al Nord che produce» - ieri è intervenuto anche il numero uno di Confindustria Veneto, Matteo Zoppas. «I problemi evidenziati da Finco si sommano a quelli delle altre associazioni territoriali venete che, come si evince dal piano delle Ferrovie dello Stato, sono gravemente penalizzate dal mancato sviluppo infrastruttura-

le», ha scritto Zoppas in una nota. «Ora serve un lavoro di squadra. Già oggi ho avuto un confronto con l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti: siamo d'accordo su un tavolo di lavoro che raccolga tutte le istanze. Dobbiamo sbloccare le opere che avanzano a una velocità incompatibile con le necessità di sviluppo e competitività. Iniziando dalla definizione di un piano strategico di sviluppo al medio termine dove tutti gli attori coinvolti - non solo su scala regionale - si prendano i propri impegni. Propongo quindi di mettere tra le prime priorità il tratto della Tav Verona-Padova».

### UNITÀ

Al tavolo del convegno di Unioncamere su «Sviluppo e territorio», l'assessore De Berti è stata protagonista di un intervento appassionato. «Io sono a Roma ogni settimana per chiedere di mandare avanti i progetti, ma le battaglie non si fanno da soli», ha sottolineato l'assessore De Berti. «Bisogna essere uniti, cosa che non sempre succede. Gli enti locali non sono sempre uniti e anche le categorie economiche spesso si dividono. Invece bisogna essere capaci di fare sintesi». Sulla Tav De Berti è stata netta: «Va fatta e subito. Non ha senso arrivare con le merci a Verona e poi caricarle su un camion. Chi decide deve spo-

gliarsi dalle ideologie e ascoltare il territorio. Ho fatto decine di riunioni sulla Tav, accompagnato i sindaci a Roma, ora bisogna insistere per la Brescia-Padova perché fermarla significa spegnere il motore dello sviluppo del Paese». Ma anche se l'attacco ai Cinque Stelle è sembrato chiaro a tutti, De Berti si è affrettata a precisare: «Se siamo così indietro la colpa non è solo di Toninelli, che è lì da dieci mesi». E, pur senza avere un tono polemico, ha aggiunto: «Padova non mi ha mai chiesto un tavolo sulla Tav. Forse perché comunque ci sono da sciogliere prima i nodi di Verona e Vicenza».

### CORO UNANIME

Ma dagli industriali agli artigiani ai commercianti, la proposta di mobilitazione ha raccolto immediatamente un coro di adesioni. Franco Miller, l'esperto di Tav per gli industriali, ha sottolineato l'importanza dell'opera «non solo in chiave locale, ma nell'ottica dei corridoi europei (ce ne sono ben tre che passano per il Veneto su nove)» e ha puntato il dito contro la politica: «È vero che Brescia non ci ha fatto nessun favore e abbiamo un conto in sospeso con loro, ma il problema è tutto politico, perché Rfi ha sempre ascoltato le nostre richieste. Qui abbiamo linee vecchie e congestionate, incompatibili con le nostre ambizioni di sviluppo». —





Gennaio scorso, manifestazione dei Sì Tav a Torino

L'ingresso del fondo privato che controlla il 40% dei voli in Italia da Napoli a Torino e possiede il 45% di Sea, attende l'ok Antitrust

# Così il piano industriale di F2i rilancia Ronchi come snodo delle rotte verso l'Est Europa

**MARCO BALLICO**

**L**a convinzione è di poter vincere una sfida strategica. E di poterlo fare grazie alla presenza nella compagine di Trieste Airport di un partner privato, F2i, indiscutibilmente leader di mercato e, numeri alla mano, gestore, tramite 2i Aeroporti Spa, del 40% dei voli in Italia: già controlla infatti Napoli, Torino e Alghero e ha il 45% di Sea (Linate e Malpensa), attraverso cui ha anche il 31% dell'aeroporto di Bergamo, oltre a una partecipazione del 10% a Bologna. Antonio Marano, presidente di Trieste Airport, come pure Marco Consalvo, direttore generale, pensano in grande. In particolare alla possibilità di "agganciare" altri hub come quello di Francoforte, in grado di aumentare il bacino d'utenza dello scalo regionale. «Il mercato naturale è quello tedesco – osserva Marano – e vanno anche incrementare i collegamenti con l'Europa dell'Est. Ma tra gli obiettivi realistici entrano due aeroporti di rilievo internazionale come Madrid e Parigi. La capitale spagnola, in particolare, ci interessa pure per l'arrivo dei crocieristi».

Quello che sembrava utopia per una piccola infrastruttura diventa ora, se non a portata di mano, almeno progettabile. Oltre che degli investimenti degli ultimi anni, con il valore aggiunto di un polo intermodale che per esempio Venezia non ha, ciò è appunto conseguenza della prospettiva che, dopo il visto della commissione Antitrust competente, alla guida ci sarà F2i, in un consiglio di amministrazione in cui la Regione potrà peraltro esprimere la presidenza. In assenza di intoppi, che non sono previsti, assicura Consalvo, entro giugno si dovrebbe procedere all'assemblea straordinaria per la conversione delle azioni, con il trasferimento del 55% al privato, e l'approvazione del nuovo statuto e all'assemblea ordinaria per la nomina degli organi societari. Il cda sarà a cinque membri, due di nomina regionale, tre di F2i, amministratore delegato compreso. Cinque presenze anche nel collegio sindacale: due di Fdi, una ciascuna di ministero dei Trasporti, ministero delle Finanze e Regione. I primi due anni saranno decisivi per mettere sulla strada giusta il piano industriale, le cui proiezioni il fon-

do, come da offerta presentata per complessivi 32,8 milioni, ritiene di poter migliorare su tre target: l'incremento del numero di passeggeri totali sul quadriennio (raggiungendo 3.750.000 unità), l'aumento dell'indice di redditività operativa (Ebitda) e il potenziamento degli investimenti in infrastrutture, accessibilità e servizi (+3 milioni di euro). Un ottimismo fondato sulla centralità geografica della regione. Certo, Ronchi non potrà mai essere Venezia, ma F2i conta sul fatto che il Fvg è snodo commerciale e punto nevralgico nelle rotte verso Est. Se le leve commerciali, la capacità contrattuale e il know-how saranno appannaggio di F2i, alla Regione spetta invece il compito di investire su turismo e mobilità. Una sfida di legislatura in cui sono coinvolti più assessorati. Per vincerla si dovrà strappare qualche volo in più, se possibile, appunto, verso gli hub europei. «La capacità commerciale del fondo è quella di un network – ribadisce Marano –, un vantaggio chiave nelle trattative con le singole compagnie aeree». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Un aereo della Lufthansa fermo sul piazzale del Trieste Airport.

# Case, i prezzi bassi fanno volare le compravendite

**Immobili.** I dati dell'Agenzia delle entrate e dei notai mostrano un incremento del 12% degli atti e dei passaggi di proprietà. A Bolzano il mercato è stabile ma i valori sono più alti

**TRENTO.** Aumentano le compravendite di case in Trentino, ma i prezzi restano bassi. Il mercato immobiliare, fotografato dall'Agenzia delle Entrate e dal Consiglio notarile, è in salute e mostra segni di ripresa. Ma i valori, soprattutto quelli dell'usato, sono molto più bassi di quelli precedenti alla crisi. I dati sono stati illustrati ieri mattina nella consueta conferenza organizzata ogni quattro mesi dall'associazione di agenti immobiliari Fimaa, guidata dallo storico presidente Severino Rigotti. Hanno partecipato il presidente del Consiglio notarile di Trento e Rovereto Marco Poma e Paolo Borzaga dell'Agenzia delle Entrate. I dati portati dall'Agenzia e dai notai mostrano delle piccole differenze dovute a discrepanze sotto il profilo dei tempi della trascrizione degli atti e del periodo di riferimento, trimestre per i notai e quadrimestre per l'Agenzia.

Entrambi i dati, però, mostrano un netto segno più per quanto riguarda le compravendite degli immobili residenziali. L'Agenzia delle Entrate nei primi quattro mesi di quest'anno ha registrato un aumento dell'11,9%. Un dato che, quan-

do è stato snocciolato da Borzaga, ha quasi emozionato Rigotti, ma un dato che comunque va letto e decifrato fino in fondo.

Secondo quanto risulta all'Agenzia delle Entrate l'incremento delle compravendite di immobili residenziale sono passate dalle 1534 del primo quadrimestre del 2018 alle 1718 dello stesso periodo di quest'anno.

Rigotti si è quasi emozionato: «Sono molto contento. Avevamo timore di un rallentamento. I colleghi ci dicevano che i telefoni non squillavano spesso, ma evidentemente il mercato andava meglio di quanto credessimo».

Sulla stessa linea anche i dati dei notai che sono riferiti agli atti stipulati. Il presidente Poma è partito illustrando prima il dato nazionale relativo a tutta l'attività dei notai in Italia, quindi si intende compravendite immobiliari e attività per le società. Nel primo trimestre in tutto il paese si è registrato un incremento dell'1,2% per cento. In Trentino Alto Adige l'aumento è stato del 2%. Ma Trento va meglio di Bolzano, infatti l'aumento in Trentino è del 4% mentre in Alto Adige appena

dello 0,1%.

Per quanto riguarda gli atti stipulati per le compravendite di immobili adibiti ad abitazione nei primi tre mesi nel 2018 sono stati 1668 mentre nel 2019 si è arrivati a 1801, con un aumento dell'8%. Da notare una leggera discrepanza con i dati dell'Agenzia delle Entrate dovuta al fatto che gli atti impiegano del tempo prima di essere registrati e che alcuni atti riguardano delle pertinenze. All'aumento di atti corrisponde anche un aumento dei mutui che nel primo trimestre del 2019 sono stati 1261 rispetto ai 1205 del 2018. Con un incremento del 4,64%.

Sono in calo le donazioni, con un meno 4,82 per cento. Rigotti ha spiegato che la ragione è pratica dal momento che le banche tendono a non concedere mutui per acquistare i beni provenienti da donazione a meno che non siano assicurati. Rigotti ha anche sottolineato che la differenza delle compravendite tra Trento e Bolzano è dovuta anche ai prezzi: «A Bolzano hanno saputo difendere i prezzi, mentre a Trento durante la crisi i prezzi sono calati anche del 50% in 10 anni per quanto riguarda l'usato». **u.c.**





• Da sinistra Paolo Borzaga, Severino Rigotti e il notaio Marco Poma FOTO PANATO

## La conferma da Roma

Valdastico,  
al via uno studio  
di fattibilità

• Il governatore  
Maurizio Fugatti



**ROVERETO.** Comunicato a Provincia e Regione Veneto l'inizio di un approfondimento dell'ipotesi di innesco sull'A22 a Rovereto Sud.

> Il servizio a pagina 26

# A31, al via lo studio di fattibilità

**Valdastico.** Comunicato alla Provincia e alla Regione Veneto l'inizio di un approfondimento dell'ipotesi di innesco sull'A22 all'altezza di Rovereto Sud, l'ipotesi caldeggiata da sempre dal presidente Fugatti. È il primo passo concreto verso la nuova soluzione di collegamento

**ROVERETO.** Dopo mesi e mesi di discussioni, ipotesi e idee, arrivano i fatti. O almeno i primi passi concreti. A margine dei colloqui romani per l'A22, filtra che nei giorni scorsi il Ministero ha inviato alla Provincia di Trento e alla Regione Veneto l'avviso per le vie brevi che sta per partire lo studio di fattibilità per la Valdastico con innesto sull'A22 a Rovereto sud. L'ipotesi da sempre caldeggiata dal presidente della Provincia Maurizio Fugatti che, fin dalla campagna elettorale, ha sempre detto di essere favorevole al completamento della Valdastico nord e di vedere bene il collegamento con l'Autobrennero all'altezza della zona industriale di Rovereto. Il dibattito su questa ipotesi si è acceso negli ultimi mesi. La giunta precedente, guidata da Ugo Rossi, aveva lavorato a lungo per una soluzione che potesse anche decongestionare il traffico della Valsugana con un collegamento che potesse bypassare la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico per andare a collegarsi con l'A22 a Trento sud. Fugatti, però, ha sempre detto di preferire la soluzione Rovereto

sud. Mentre la soluzione "storica" di Besenello, da sempre portata avanti anche dalla A44 Serenissima, è stata bocciata definitivamente dal Consiglio di Stato nei mesi scorsi.

Adesso arriva da Roma l'avviso che a breve partirà lo studio di fattibilità per l'ipotesi di Rovereto sud. Si tratta di un primo passo concreto e di una tappa importante, dal momento che finora su questa ipotesi non c'era niente di concreto. Quindi lo studio di fattibilità ha una notevole importanza perché può tradurre in ipotesi concreta quella che finora è una volontà politica. Al momento le bocche sono cucite, visto che anche il ministro Riccardo Fraccaro appena il mese scorso aveva tuonato contro l'ipotesi Rovereto sud, dicendo che il Ministero dei Trasporti, guidato dal suo collega di partito Danilo Toninelli, non ne sapeva nulla. La studio di fattibilità, comunicato anche al governatore del Veneto Luca Zaia, fa scendere l'ipotesi Rovereto sud dal mondo delle idee a quello terreno. Già esiste uno studio di fattibilità della A4 sull'ipotesi Trento sud. Adesso ne arriverà

un altro su Rovereto sud. L'ex governatore Ugo Rossi nelle scorse settimane aveva sparato a zero contro l'ipotesi caldeggiata da Fugatti sostenendo che l'innesto a Rovereto sud penalizzerebbe l'Interporto di Trento e non porterebbe nessun vantaggio alla Valsugana. Ed è vista come fumo negli occhi dalla gran parte delle amministrazioni della Vallagarina, che si sono espresse esplicitamente contro questa ipotesi. Il timore principale è di natura ambientale, legata alle devastazioni che l'opera provocherebbe nella valli di Terragnolo e Vallarsa e al rischio di compromettere la falda acquifera che alimenta l'acquedotto dello Spino. Problemi quindi sia di natura paesaggistica, in un'area che da anni sta puntando sul turismo slow e sulla integrità dell'ambiente per costruire un futuro anche economico per le proprie comunità, che di sostenibilità. Paradossalmente, anche il mondo economico è diviso. Con artigiani e piccole imprese che temono di venire schiacciati dalla concorrenza del ben più dinamico ed aggressivo Veneto.





## HANNO DETTO



Basta con i no. La A31  
era nel programma  
elettorale ed ora  
ci impegnamo per farla

**Maurizio Fugatti**



• Le pendici dello Zugna: è qui, tra Marco e Serravalle, che dovrebbe sboccare la Valdastico per raccordarsi alla A22 all'altezza del casello di Marco (foto Matteo Festi)

## ASSINDUSTRIA

### Cunial guida le costruzioni Assemblea il 6 giugno

TREVISO. Mario Cunial, di Industrie Cotto Possagno, è il primo presidente del Gruppo Prodotti da Costruzione di Assindustria Venetocentro Imprenditori Padova Treviso, che unifica i precedenti gruppi Laterizi Calce Cemento e Manufatti in cemento. È stato eletto all'unanimità dall'assemblea costitutiva che si è tenuta nei giorni scorsi a Palazzo Giacomelli a Treviso. Al nuovo gruppo fanno capo 52 aziende per 2.800 collaboratori circa.

#### L'ASSEMBLEA

Il 6 giugno, all'ex Pagnossin di Treviso, è in agenda l'assemblea generale di Assindustria Venetocentro. Sede trevigiana e, per i prossimi dodici mesi, trevigiana anche la presidenza: Maria Cristina Piovesana succederà al padovano Massimo Finco, che diventerà presidente vicario. Nei prossimi giorni continueranno le elezioni delle nuove categorie congiunte, i cui presidenti entreranno formalmente in carica dal prossimo 6 giugno. —

