

Rassegna del 11/07/2019

ANCE VENETO

11/07/2019 Cronaca Del Veneto 7 Ance Veneto, è Ghiotti il nuovo presidente ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

11/07/2019 Gazzettino 16 Progetto Italia, Ance contraria Salini: «Pronti a discutere» ... 2
 11/07/2019 Giornale di Vicenza 29 «L'ospedale unico pronto tra 2 anni» Opere da 50 milioni Fadda Antonella 3
 11/07/2019 Messaggero 15 Progetto Italia, Ance contraria Salini: «Pronti a discutere» ... 5
 11/07/2019 Repubblica 25 L'Ance bocchia Salini "Con Progetto Italia mercato non garantito" Puledda Vittoria 6
 11/07/2019 Sole 24 Ore 14 Salini Impregilo. Fitch taglia il rating, polemica con Ance ... 7
 11/07/2019 Stampa 17 I costruttori Ance contro il "Progetto Italia" di Salini "Concorrenza a rischio" ... 8

SCENARIO

11/07/2019 Arena 15 Autobrennero, 300 milioni per Verona E.G. 9
 11/07/2019 Corriere del Veneto Padova e Rovigo 1 Euganeo, il piano B arriva dal Comune - Euganeo, addio al sogno di Bonetto Il Comune vara il progetto low-cost D'Attino Davide 10
 11/07/2019 Corriere del Veneto Treviso e Belluno 10 Sbocco a nord dell'autostrada Scontro ambientalisti-imprese Gioli Moreno 12
 11/07/2019 Corriere della Sera 27 Più o meno - Mattone debole: segno di crisi vera Taino Danilo 14
 11/07/2019 Corriere delle Alpi 20 Manca il dirigente, edilizia ferma - Non c'è più il funzionario pratiche edilizie arenate Scottini Raffaele 15
 11/07/2019 Corriere delle Alpi 13 Gli ambientalisti «No superstrada» Confindustria dura «Basta con i no» F. D. M. 17
 11/07/2019 Gazzettino 14 Mose, cerniere già da cambiare - Mose, cerniere corrose: vanno cambiate Vittadello Raffaella 18
 11/07/2019 Gazzettino 27 L'intervento - Il consumo di suolo tra pubblico e privato Perulli Gianfranco 21
 11/07/2019 Gazzettino Padova 2 Stadio, via al progetto da 11 milioni - Stadio, ecco il piano: «Pronto in due anni» Pipia Gabriele 22
 11/07/2019 Giornale di Vicenza 7 «Pedemontana, siamo a fianco dei magistrati» AL.MI. 26
 11/07/2019 Giornale di Vicenza 7 Abusi edilizi e rifiuti illegali I reati ecologici del Veneto ... 27
 11/07/2019 Giornale di Vicenza 24 Tunnel sequestrato Covepa all'attacco «Sindacati tardivi» MA.CA. 28
 11/07/2019 Giornale di Vicenza 14 Affitti più popolari cari Inquilini sulle barricate Pilastra Laura 29
 11/07/2019 Mattino Padova 2 Euganeo, uno stadio all'inglese - Euganeo, la scelta Stadio all'inglese con tre palasport Piano da 11 milioni Malfitano Claudio 30
 11/07/2019 Mattino Padova 2 «L'arena della Musica va costruita lì a fianco» C.MAL. 33
 11/07/2019 Mattino Padova 3 E il Calcio Padova approva «Uno spazio più moderno» Edel Stefano 34
 11/07/2019 Mf 15 EdiliziAcrobatica raddoppiata dall'ipo Corvi Ester 36
 11/07/2019 Nuova Venezia 20 Musolino in Cina al forum dei porti ... 37
 11/07/2019 Nuova Venezia 2 Commissione ecomafie a Marghera «Fanghi, senza Piano è paralisi» Mion Carlo 38
 11/07/2019 Nuova Venezia 17 Le cerniere del Mose da rifare Cimolai, Fincantieri e De Pretto nella gara da 34 milioni di euro - Cerniere Mose da rifare Tre offerte per la gara da 34 milioni di euro Vitucci Alberto 40
 11/07/2019 Sole 24 Ore 7 Il nuovo San Siro di Milan e Inter Investimenti privati da 1,2 miliardi Bellinazzo Marco 42
 11/07/2019 Sole 24 Ore 7 Mall all'Expo, il fondo Ceetrus subentra agli arabi Monaci Sara 44
 11/07/2019 Tribuna-Treviso 23 Trenta imprese per l'appalto della "Tradotta" Favero Enzo 45
 11/07/2019 Tribuna-Treviso 20 Abusi edilizi e traffico illecito rifiuti Treviso al vertice della classifica veneta G. B. 46
 11/07/2019 Tribuna-Treviso 21 La Macevi tra i fornitori del cantiere ora sequestrato F. D. W. 47

AMMINISTRATORE DI UNA STORICA AZIENDA DEL POLESINE

ANCE VENETO, E' GHIOTTI IL NUOVO PRESIDENTE

Eletto all'unanimità dall'assemblea dell'associazione costruttori. Succede a Salmistrari

Paolo Ghiotti, legale rappresentate e direttore tecnico della Ghiotti b. e l. di Paolo e Sereno Ghiotti snc, impresa storica di Trecenta in provincia di Rovigo attiva sin dal 1926 nel settore edile specializzata nel restauro, in particolare, nel recupero di monumenti, è il nuovo presidente di **Ance Veneto**, l'Associazione dei costruttori edili. **Paolo Ghiotti** è stato eletto dai presidenti delle sette associazioni provinciali del sistema **Ance Veneto** nell'ultima assemblea che si è svolta nella sede padovana dell'associazione. Succede a **Giovanni Salmistrari**, presidente uscente che è rimasto in carica per due mandati consecutivi dal 2015 e che andrà a ricoprire il ruolo di Presidente in Ance Venezia al posto di **Ugo Cavallin**. Le presidenze provinciali di Ance risultano, quindi, così suddivise: Ance Belluno: **Antonio Olivotto**; Ance Padova: **Mauro Cazzaro**; Ance Rovigo: **Paolo Ghiotti** dimissionario; Ance Treviso: **Fiorenzo Corazza**; Ance Venezia: **Giovanni Salmistrari**; Ance Verona: **Carlo Trestini**; Ance Vicenza: **Luigi Schiavo**. «Il settore – spiega **Paolo Ghiotti** – sta attraversando una fase delicata e sono

diverse le partite aperte a livello regionale e nazionale. In questo contesto le imprese che lavorano in edilizia sono preoccupate, in particolare, per il quadro economico a rischio recessione, ma pronte a cogliere le opportunità per il rilancio del nostro Paese di cui possiamo, senza ombra di dubbio, essere protagonisti. E **Ance Veneto** come fatto in questi anni farà la sua parte e sarà per le istituzioni un interlocutore serio ed affidabile. Lavorerò nel solo della continuità ed in diretto collegamento con tutti i territori cercando di portare non solo impegno ed esperienza, ma anche quei valori che sono, da sempre, alla base del nostro settore». «Ci tengo ad esprimere i miei più cari auguri di buon lavoro al presidente **Paolo Ghiotti** – dichiara **Giovanni Salmistrari** – sicuro che saprà interpretare e dare voce alle istanze di un'intera categoria. Il settore ha di fronte a sé sfide importanti e fondamentali per il futuro, ma sono certo che Paolo saprà mettere dedizione, competenza ed esperienza in questo ruolo e per quel che mi riguarda sarò a disposizione per qualsiasi necessità e continuerò a dare il mio contributo come presidente di Ance Venezia».



Paolo Ghiotti



Progetto Italia, Ance contraria Salini: «Pronti a discutere»

LA POLEMICA

MILANO L'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, non condivide l'idea di Progetto Italia, il polo che vuol creare Salini Impregilo per consolidare il sistema delle costruzioni in Italia, aggregando attorno a sé Astaldi e altri grandi player allo scopo di rimettere in sesto un settore in cui si moltiplicano le crisi aziendali. L'assemblea dell'Ance «ha ritenuto che Progetto Italia non garantisce la tutela dell'intero sistema imprenditoriale». «Pur condividendo l'obiettivo di creare un grande player internazionale» l'operazione, che tra l'altro prevede «il coinvolgimento diretto» di Cdp, «non convince» alla luce dei suoi «effetti sul mercato», in particolare per quanto riguarda la «tutela della concorrenza, valore che da sempre l'Ance considera prioritario». Al governo viene quindi chiesta «un'efficace politica industriale» che possa garantire «il ruolo centrale» delle costruzioni». Salini, dal canto suo, si dice disponibile «ad aprire tavoli con tutti i soggetti rappresentativi della filiera», assicurando ricadute positive anche per le pmi. Che se la dovranno vedere con un gruppo la cui quota di mercato non supererà comunque il 4,2% e che non avrà interesse ad acquisire commesse inferiori ai 250 milioni. «Abbiamo fatto molto per le piccole e medie imprese italiane, sia in Italia che all'estero, con 5,7 miliardi di ordini ad aziende italiane tra Salini ed Astaldi negli ultimi 5 anni».



MONTECCHIO. Sopralluogo al cantiere del polo sanitario di via Ca' Rotte

«L'ospedale unico pronto tra 2 anni» Opere da 50 milioni

La struttura sarà operativa con il primo stralcio che prevede il pronto soccorso e le sale operatorie ma anche le aree degenze, chirurgiche e mediche

Un complesso all'avanguardia e anche strategico per i servizi al territorio

GIOVANNI PAVESI
DIRETTORE GENERALE DELL'ULSS 8

Antonella Fadda

A giugno 2021 a Montecchio termineranno i lavori del nuovo ospedale unico di Montecchio e Arzignano, il cui cantiere è in via Ca' Rotte. Le opere proseguono a ritmo sostenuto per realizzare il nuovo polo dal costo totale di 50 milioni di euro. A rendere operativo il nosocomio sarà il primo stralcio che comprende pronto soccorso, aree degenze, chirurgiche e mediche più le sale operatorie. «Sono state completate tutte le opere di scavo e sistemata definitivamente la parte archeologica - spiega l'ingegnere Filippo Paccanaro dell'Ulss 8 Berica - . Finita anche la fondazione, stiamo completando l'ultima parte

che è stata consegnata recentemente, in pratica dopo il trasferimento del reparto di ortopedia all'ospedale di Arzignano». Le squadre della Cmb di Carpi, a cui è stata affidata la costruzione dell'ospedale, hanno appena completato il livello meno due, dove troveranno posto i percorsi tecnologici e logistici. Sono a metà dell'opera, invece, per quanto riguarda il livello meno uno, dove verranno posizionati i reparti di radiologia, pronto soccorso, l'osservazione breve intensiva e una parte degli spogliatoi. «Le fasi successive saranno più veloci - prosegue Paccanaro -. Nei prossimi mesi si procederà con l'elevazione e quindi sarà la volta del piano terra del nosocomio, in pratica l'ingresso ufficiale. Poi si procederà con il primo piano, dove ci saranno la Brest Unit e le degenze dedicate a questo reparto. Di seguito il secondo, con gruppo operatorio e parte delle degenze chirurgiche. Entro fine 2019 arriveremo al terzo piano, con gli impianti tecnologici». Il progetto prosegue su più fronti, tutti in contempo-

ranea. «Finito un piano non ci fermiamo. Una squadra continua a costruire mentre l'altra si occupa di portare avanti i lavori all'interno, affinché la struttura venga completata», aggiunge l'ingegnere. Una volta che si arriverà al terzo piano verrà installato un tetto provvisorio per permettere agli operai di operare nei diversi livelli interni. A giugno 2020 l'azienda costruttrice completerà la struttura ospedaliera come altezza, il quinto piano, e ovviamente i lavori proseguiranno nei mesi successivi all'interno per tutta quella serie di rifiniture sia tecnologiche che logistiche. «L'opera continua nel rispetto del cronoprogramma e senza particolari intoppi - conferma il direttore generale dell'Ulss8, Giovanni Pavesi - e nonostante ci sia il cantiere aperto rimangono invariati i servizi di cura e assistenza che il nostro ente eroga quotidianamente nel territorio di Montecchio e Arzignano. Avremo una struttura all'avanguardia e strategica per l'Ulss». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I parcheggi per i dipendenti

RICERCA DI NUOVE AREE

Novità in vista non solo per il cantiere dell'ospedale unico ma anche per quanto riguarda i parcheggi del nosocomio di Montecchio. «Stiamo ricostruendo l'ingresso nuovo - afferma Filippo Paccanaro dell'Ulss 8 - e oggi ci sono problemi con i posteggi dei dipendenti. Sono sempre a disposizione degli utenti l'area che c'è di fronte al supermercato, per entrare in ospedale dall'ingresso che si affaccia su via San Vitale, e quella dell'altro parcheggio provvisorio». Le persone che si recano

all'ospedale possono comunque lasciare le auto anche in via Ghiotto. «Dato che l'area di cantiere è stata ampliata - prosegue l'ingegnere - attualmente non c'è più la zona dedicata al personale ospedaliero e quindi le vetture vengono lasciate nelle vie vicine. Stiamo cercando di trovare accordi con i privati per poter affittare alcune aree in via Sardegna e quindi adibirle a posteggio. In questo modo verrebbero liberati altri posti che potranno essere utilizzati da chi si deve recare in ospedale». A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno scorcio del cantiere per il nuovo ospedale unico Montecchio-Arzignano in costruzione. FOTO TROGU

IL RENDERING ESTERNI E INTERNI



La struttura e l'area parcheggio



Una delle aree per i pedoni



L'area di ingresso all'ospedale

Progetto Italia, Ance contraria Salini: «Pronti a discutere»

LA POLEMICA

MILANO L'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, non condivide l'idea di Progetto Italia, il polo che vuol creare Salini Impregilo per consolidare il sistema delle costruzioni in Italia, aggregando attorno a sé Astaldi e altri grandi player allo scopo di rimettere in sesto un settore in cui si moltiplicano le crisi aziendali. L'assemblea dell'Ance «ha ritenuto che Progetto Italia non garantisce la tutela dell'intero sistema imprenditoriale». «Pur condividendo l'obiettivo di creare un grande player internazionale» l'operazione, che tra l'altro prevede «il coinvolgimento diretto» di Cdp, «non convince» alla luce dei suoi «effetti sul mercato», in particolare per quanto riguarda la «tutela della concorrenza, valore che da sempre l'Ance considera prioritario». Al governo viene quindi chiesta «un'efficace politica industriale» che possa garantire «il ruolo centrale» delle costruzioni». Salini, dal canto suo, si dice disponibile «ad aprire tavoli con tutti i soggetti rappresentativi della filiera», assicurando ricadute positive anche per le pmi. Che se la dovranno vedere con un gruppo la cui quota di mercato non supererà comunque il 4,2% e che non avrà interesse ad acquisire commesse inferiori ai 250 milioni. «Abbiamo fatto molto per le piccole e medie imprese italiane, sia in Italia che all'estero, con 5,7 miliardi di ordini ad aziende italiane tra Salini ed Astaldi negli ultimi 5 anni».



L'Ance boccia Salini “Con Progetto Italia mercato non garantito”

Ma il ministro Tria
si preparerebbe a dar
il via libera a Cdp
per chiudere la partita

di Vittoria Puledda

MILANO – Levata di scudi dell'assemblea dell'Ance contro Progetto Italia, il piano complessivo per il settore costruzioni che dovrebbe vedere il salvataggio di Astaldi e la costituzione di un polo attorno a Salini, con la partecipazione della Cdp, delle banche e in un secondo momento di altre aziende di costruzioni.

Un progetto complesso, che ormai è arrivato all'ultima curva, perché il 15 luglio scade il termine per presentare l'accordo vincolante al tribunale. Ma il nuovo cda informativo di Cdp non è stato ancora convocato e a questo punto potrebbe slittare all'inizio della settimana prossima. La nota positiva è che in ambito Mef invece si respira una moderata fiducia sull'operazione. Secondo alcune ricostruzioni lo stesso ministero starebbe pensando ad una lettera ufficiale, una sorta di benedizione istituzionale a proseguire nella trattativa. A quanto risulta gli stessi consiglieri di Cdp aspetterebbero questa specie di via libera formale, da parte del principale socio, a fronte delle molte complessità che presenta l'operazione. Alcuni confidano che sia imminente, ma finora non è arrivata.

Ieri si è sentita la voce critica.

Dando fiato ad un malessere già manifestato a mezza bocca da tempo, l'assise dei costruttori è uscita allo scoperto. In sostanza, i costruttori temono che il campione nazionale si trasformi in un tappo per la concorrenza domestica, in particolare per la partecipazione di un soggetto come Cdp (che ieri ha registrato l'avvicendamento del direttore generale di Cdp Equity Guido Rivolta, con Pierpaolo Di Stefano), controllato all'85% del ministero dell'Economia: una presenza ingombrante, da cui discende il timore di veder alterate le regole della concorrenza. «Pur condividendo l'obiettivo di creare un grande player internazionale, che andrebbe a formarsi con l'accorpamento di alcuni gruppi industriali – si legge in una nota dell'associazione – l'operazione non convince le imprese aderenti all'Ance per gli effetti sul mercato».

Una perplessità che era nell'aria da tempo, tanto che da alcune parti si era ipotizzato di chiedere al nascente gruppo di prendere impegno formale di non partecipare a gare al di sotto dei 50 milioni. Sembra che il piano industriale in elaborazione di Progetto Italia sia previsto di focalizzarsi su appalti a partire dai 250 milioni in su. Del resto, sottolineano fonti vicine a Salini, «abbiamo fatto molto per le piccole medie imprese italiane, sia in Italia che all'estero, con 5,7 miliardi di euro di ordini ad aziende italiane tra Salini ed Astaldi negli ultimi 5 anni. Faremo senz'altro di più con il Progetto Italia». Intanto Fitch ha tagliato il rating di Salini da BB+ a BB, con outlook negativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10

Nuovo gruppo

Con Progetto Italia dovrebbe nascere un polo delle costruzioni che unisce Salini-Impregilo Astaldi e Condotte. Il gruppo avrebbe ricavi per oltre 10 miliardi, 51 mila dipendenti e un portafoglio ordini da 63 miliardi



▲ Il ministro Giovanni Tria, 70 anni, è al vertice del ministero dell'Economia

DALLA FINANZA**SALINI IMPREGILO****Fitch taglia il rating,
polemica con Ance**

Fitch taglia il rating di Salini Impregilo da «BB+» a «BB», con outlook negativo. «Il declassamento - spiega - riflette un profilo finanziario che si sta indebolendo a causa della combinazione di un aumento della leva finanziaria, di una più debole redditività e dell'aspettativa di un aumento del capitale circolante». Ieri intanto botta e risposta con Ance su Progetto Italia. Quest'ultima ritiene che «non garantisca la tutela dell'intero sistema imprenditoriale». Salini Impregilo ha risposto a stretto giro: «Abbiamo fatto molto per le Pmi, sia in Italia che all'estero, con 5,7 miliardi di euro di ordini ad aziende italiane, faremo senz'altro di più con il Progetto Italia».



I costruttori Ance contro il "Progetto Italia" di Salini "Concorrenza a rischio"



ROMA

Costruttori contro il Progetto Italia, l'iniziativa che vede la Cassa depositi a fianco di Salini Impregilo per costruire un «campione nazionale» delle costruzioni attraverso l'aggregazione di alcune grandi imprese italiane, a partire dall'ex big Astaldi, finito da tempo in crisi. L'Assemblea dell'Ance, riunita ieri a Roma, ha infatti ritenuto che «sulla base degli elementi finora acquisiti, il Progetto Italia non garantisce la tutela dell'intero sistema imprenditoriale». «Pur condividendo l'obiettivo di creare un grande player internazionale che andrebbe a formarsi con l'accorpamento di alcuni gruppi industriali del settore delle costruzioni», l'operazione, si legge in una nota dell'associazione, «non convince le imprese aderenti all'Ance per gli effetti sul mercato». In particolare i costruttori segnalano problemi sul fronte della concorrenza e della libertà di mercato e sollecita da parte del governo l'adozione di un piano industriale a sostegno dell'intero comparto. «Le decisioni le prenderà il Governo ma l'Ance per suo conto ha il diritto-dovere di tutelare tutte le imprese» rimarca il presidente Gabriele Buia (foto).



A22. A Palazzo Barbieri incontro sul piano di investimenti per i prossimi 30 anni. Oggi a Trento l'assemblea dei soci

Autobrennero, 300 milioni per Verona

Entrano nel nuovo cda Manuel Scalzotto per la Provincia e Barbara Guadagnini per il Comune

Pioggia di soldi dell'Autobrennero sul territorio veronese. Nei prossimi 30 anni A22 investirà 4,1 miliardi lungo l'asse autostradale. Per quanto riguarda il territorio scaligero 300 milioni, per interventi sull'autostrada, e poi sono previsti sei progetti che interessano la viabilità ordinaria e migliorano il collegamento con la Brennero-Modena. Si tratta - come emerso a Palazzo Barbieri nell'incontro tra il sindaco Federico Sboarina, i presidenti della Provincia di Trento Maurizio Fugatti e della Provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher, assieme a quello dell'A22 Luigi Olivieri, con i soci e le categorie economiche - della mediana tra Isola della Scala e Bovolone; del nuovo ingresso al Quadrante Europa; della sistemazione della strada statale 12 nel tratto che porta a Verona Nord e poi il collegamento fino al centro città; del ponte sull'Adige tra Peri e Rivalta; della bretella di collegamento tra la Tangenziale Sud, l'aeroporto e la Regionale 62 Postumia; della bretella di Madonna dell'Uva Secca. Interventi per oltre 296 milioni. A questi va aggiunto il progetto per l'interporto di Isola della Scala.

«È stato un incontro proficuo», dice Sboarina, «che di-

mostra che A22 è ben gestita e con grandi potenzialità. Basti pensare che, nei prossimi 30 anni, sono previsti oltre 4 miliardi di investimenti complessivi, di cui circa 300 milioni per i miglioramenti della viabilità ordinaria nell'area veronese. Molte altre sono le novità infrastrutturali che riguardano l'asse autostradale e di cui trarranno beneficio tutti gli utenti in termini di sicurezza e rapidità di collegamento. Basti pensare alla terza corsia, alle barriere antirumore o ai nuovi sovrappassi», aggiunge.

I vertici di Autobrennero prima hanno illustrato a Sboarina, al presidente della Provincia Manuel Scalzotto e al rappresentante della Camera di Commercio Andrea Prando, il piano. Poi hanno partecipato anche i rappresentanti delle categorie scaligere tra cui Nicola Baldo per Confcommercio, Giandomenico Allegri per il Consorzio Zai, Alberto Tosi per Apindustria e Armando Poltronieri per Coldiretti. L'incontro è avvenuto in vista dell'assemblea dei soci, di oggi a Trento, ma anche per fare il punto sul rinnovo della concessione autostradale che persegue l'obiettivo di affidare a una società "in house" pubblica per la gestione, senza passare da gara. Oggi nel nuovo cda di Autobrennero entreranno Scalzotto, per la Provincia, e in quota al Comune Barbara Guadagnini, di Verona Domani. • E.G.



L'incontro sull'A22 ieri pomeriggio a Palazzo Barbieri



CALCIO PADOVA RESTYLING IN VISTA

Euganeo, il piano B arriva dal Comune

PADOVA Curve più vicine al campo e due palasport alle loro spalle. Si presenta così il progetto per ristrutturare lo stadio Euganeo presentato ieri dal sindaco Sergio Giordani. Tramontato il progetto dell'ex presidente biancoscudato Roberto Bonetto, ecco il piano da 12 milioni del Comune, che ne ha già in cassa 5,8 per rifare la curva sud. Cantieri aperti nel 2020, capienza prevista 25.500 spettatori. Tifosi divisi, perplessità sulle dimensioni delle curve.

a pagina 8 D'Attino

Euganeo, addio al sogno di Bonetto Il Comune vara il progetto low-cost

Curva sud più vicina, tre palasport, angoli chiusi: piano da 12 milioni, metà ci sono già

PADOVA Il «sogno» di Roberto Bonetto è rimasto tale. Il progetto «faraonico» da 100 milioni di euro, presentato dall'allora presidente del Calcio Padova a dicembre scorso, non esiste più. Nel senso che, complici la retrocessione della squadra in serie C e il passaggio del pacchetto di maggioranza del club nelle mani del finanziere franco-armeno Joseph Oughourlian, l'imprenditore di Piazzola non ha trovato gli investitori buoni per realizzare, appunto, il suo «sogno».

E, alla fine, pure l'aiuto promessogli da Andrea Abodi, presidente dell'Istituto per il Credito Sportivo, che aveva addirittura ipotizzato il coinvolgimento di due colossi statali quali l'Invimit e la Cassa Depositi e Prestiti, si è rivelato insufficiente per coronare un piano, forse, un po' troppo ambizioso.

E così, mentre a parole so-

stavano il progetto di Bonetto, il sindaco Sergio Giordani e l'assessore cittadino allo Sport, Diego Bonavina, hanno messo i tecnici del Comune al lavoro su un altro progetto, a prima vista più «fattibile» e, soprattutto, meno costoso (circa 12 milioni di euro).

«Per non perdere alcuni finanziamenti che, nel frattempo, avevamo ottenuto - spiegano i due - avevamo dato all'ex presidente Bonetto e al Calcio Padova la "dead-line" di mercoledì prossimo 17 luglio. Ma, già ieri (martedì, ndr), la società ci ha comunicato che non aveva più la possibilità di andare avanti con quanto promesso. E allora - aggiungono sindaco e assessore - abbiamo colto la palla al balzo per accelerare con quello che, evidentemente, avevamo già preparato».

Ovvero un intervento, diviso in due stralci, che può già contare su una disponibilità economica di 5 milioni e 800 mila euro, di cui 3 milioni stanziati proprio dal Credito Sportivo, 2 milioni dal Coni (nell'ambito del Bando

Sport e Periferie) e 800 mila dalla Fondazione Cariparo. Questi primi soldi, con l'apertura del cantiere non prima di primavera 2020, serviranno per ricostruire la Curva Sud a distanza di 8 metri dal campo e per realizzare, alle spalle proprio della Curva Sud, due palazzetti, uno per il basket e l'altro per il pattinaggio su pista. Inoltre,

sempre con i primi 5,8 milioni di euro, verranno chiusi gli angoli dell'impianto, collegando la stessa Curva Sud alla Tribuna Ovest e alla Tribuna Est (le cui posizioni rimarranno invariate). Per il secondo stralcio, invece, vanno trovati circa altri 6 milioni di euro, necessari per avvicinare anche la Curva Nord al terreno di gioco (mantenendola, però, a distanza di 15 metri, per permettere l'installazione del palco per i concerti estivi) e per costruire un altro palazzetto, stavolta per l'arrampicata.

La capienza dell'Euganeo, a opera finita, sarà di 25.500 spettatori, buona per continuare a ospitare, oltre che le partite del Padova, pure i grandi eventi sportivi internazionali come, ad esempio, i Test Match di rugby. Senza poi dimenticare le altre 15 mila persone che potranno trovare spazio nel prato in occasione degli spettacoli musicali di maggior richiamo.

«Nel giro di un anno - assicurano Giordani e Bonavina - contiamo di mettere in gara il progetto e partire con i lavori». Per terminare i quali, tra primo e secondo stralcio, serviranno



almeno 24 mesi. Ma lo stadio di viale Rocco, anche con il cantiere attivo, resterà perfettamente agibile, senza quindi costringere i biancoscudati a trasferirsi temporaneamente altrove.

Daide D'Attino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel tondo una visione complessiva del nuovo Euganeo, completato il restyling. **1** Una veduta della curva Sud più vicina al campo. **2** Una della tribuna Est, una volta completati i lavori. **3** Lo stadio Appiani, in parte ristrutturato ma non destinato ad ospitare la

prima squadra cittadina. **4** Il progetto di ristrutturazione del Plebiscito portato avanti dall'ex sindaco Massimo Bitonci. Anche questa idea, con la sconfitta del leghista, ora sottosegretario, è finita nel dimenticatoio.

5 Il progetto più ambizioso, anche ultimo in ordine di tempo tra quelli offerti all'attenzione dei tifosi e presto tramontati. È l'Euganeo rifatto con cento milioni di spesa. Lo voleva l'ex presidente del Padova, Roberto Bonetto, non più al timone del club.



Sbocco a nord dell'autostrada Scontro ambientalisti-imprese

Il coordinamento «green»: no alla richiesta del Tavolo infrastrutture Berton (Confindustria): vogliamo uno sviluppo concreto e sostenibile

I Giochi
Ecologisti:
Olimpiadi
per far
passare
opere
dannose
Scarza-
nella
(Artigiani):
competiti-
vità
in gioco

BELLUNO «Andiamo avanti per la nostra strada, non possiamo restare fermi al Medioevo». Non usa giri di parole Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, nel rispondere alle critiche delle associazioni ambientaliste sulle richieste avanzate venerdì scorso all'assessore regionale alla Viabilità, Elisa De Berti, dal Tavolo provinciale sulle infrastrutture. Le categorie economiche e i sindacati hanno consegnato un documento unitario sulle necessità di colmare il gap infrastrutturale della Provincia di Belluno. A cominciare dallo sbocco a nord dell'autostrada A27.

Apriti cielo. Non si è fatta attendere la netta presa di posizione contraria delle associazioni ambientaliste. Comitato Peraltrestrade Carnia-Cadore, Libera Cadore presidio «Barbara Rizzo», Ecoistituto del Veneto «Alex Langer», Italia Nostra sezione di Belluno, Cipra Italia, Wwf «Terre del Piave», Mountain wilderness Italia e Gruppo promotore Parco del Cadore hanno diffuso ieri un comunicato di ferma condanna dell'idea.

«Il valico a nord è un progetto dal fiato corto — dicono gli ambientalisti — che per il Cadore-Cornelico diventerebbe un incubo: il paesaggio distrutto, inquinamento, rumore, una successione interminabile di Tir e i turisti che dopo aver ammirato dai viadotti le Dolomiti

si sposterebbero velocemente in Austria o in Baviera».

Per le sigle «verdi» non basta «indorare la pillola» con «il ritornello della lotta allo spopolamento. Le grandi infrastrutture viarie non portano benefici alle aree attraversate».

Le sigle ambientaliste affondano il colpo parlando delle future Olimpiadi invernali. «Si stanno rivelando ciò che diciamo da tempo — scrivono — ovvero un uovo avvelenato e l'occasione per cercare di far passare opere improponibili in altri momenti. Politici, imprenditori e sindacati sono consapevoli del disastro verso cui ci sta portando questo modello di sviluppo? Certo che sì, ma fanno finta di nulla. Una scelta grave di cui dovranno rendere conto».

Dura la replica di Berton: «Non accetto lezioni di responsabilità sociale da chi dice sempre no. Noi cerchiamo occasioni di sviluppo per questo territorio ed è un nostro preciso dovere farlo. Non solo definire le Olimpiadi come «un uovo avvelenato» è inaccettabile. Che servano meno emissioni di anidride carbonica nell'aria lo sappiamo tutti e le stesse aziende bellunesi da anni sono tra le più performanti e sostenibili nel campo ambientale. Lo facciamo investendo somme ingenti, non a parole, magari pronunciate in qualche salotto in luoghi lontani dal Bellunese, dove ancora si ha una visione idilliaca della montagna e si pensa che dobbiamo vivere a bacche...».

Il presidente di Confindustria Belluno si dichiara comunque «aperta al confronto, ma su proposte concrete».

Rincarica Domenico Limana, coordinatore del tavolo delle infrastrutture: «I problemi infrastrutturali del Bellunese sono evidenti e non riguardano soltanto la viabilità. Pensiamo agli impianti di risalita o al nostro patrimonio alberghiero. Insomma, non possiamo permet-

terci di stare fermi, come le sigle ambientaliste vorrebbero fare».

Sulla questione interviene anche Claudia Scarzanella, presidente di Confartigianato Belluno. «Pensare allo sviluppo non significa non essere sensibili alla tutela dell'ambiente bellunese — chiarisce — Su infrastrutture e viabilità si gioca la competitività anche delle aziende artigiane, struttura fondamentale del nostro tessuto economico».

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Eterno dissidio Da decenni si scontrano differenti visioni sulla viabilità

 Più o meno
di **Danilo Taino** Statistics Editor

Mattoni deboli: segno di crisi vera

Da decenni, il mattone è l'investimento per definizione delle famiglie italiane. Quasi un riflesso condizionato: per non prendere rischi, si mettono i risparmi nell'acquisto della casa. Oggi, però, l'impressione è che siamo entrati in un ciclo di svolta. Eurostat ha pubblicato ieri i dati dei prezzi delle case nell'Unione europea. L'Italia è l'unico Paese nel quale calano: tra il primo trimestre del 2018 e il primo trimestre del 2019 sono scesi dello 0,8%. Quella alla diminuzione media dei valori è una tendenza iniziata nel 2012 e non si è ancora interrotta: da allora, il calo complessivo è stato di circa il 7%. Siamo tornati ai livelli del 1997-98, ha calcolato la Federazione Italiana degli Agenti Immobiliari. Si tratta di prezzi medi nazionali, che nascondono forti differenze regionali e locali: i prezzi delle case d'abitazione a Milano sono saliti di quasi il 3%, a Torino dello 0,5%, per dire. Su basi regionali, il livello dei prezzi varia moltissimo, in ragione della tipologia di abitazioni, della loro collocazione nelle città, degli stock di vecchio e di nuovo e naturalmente rapporto tra domanda e offerta influenzate dalla situazione economica: si va dai 2.950 euro al metro quadro medi della Valle d'Aosta ai 1.055 del Molise (dati *Immobiliare.it*). Il fatto che però l'Italia sia il solo Paese della Ue in cui i prezzi medi continuano a diminuire più di dieci anni dopo lo scoppio della crisi finanziaria del 2008 è il segno di qualche anomalia seria. Può essere, come sostengono alcuni, che anche da noi ci fosse una bolla immobiliare che si è sgonfiata e non ha ancora toccato il fondo: ipotesi però incerta in quanto è difficile sostenere che negli anni scorsi i prezzi fossero molto gonfiati su un po' tutto il territorio nazionale. O forse si è arrivati all'inizio di un momento temuto da tempo, quello in cui la crescita demografica debole e le difficoltà finanziarie di molte famiglie congiurano per tenere bassa la domanda di case. Con la conseguenza che i prezzi calano al livello necessario per incontrare l'offerta. Ciò spiegherebbe almeno in parte il fatto che la diminuzione dei prezzi non si registri nelle città a buona capacità di attrazione (di business e persone). In media, nella Ue i prezzi delle abitazioni sono saliti del 4% tra il primo trimestre del 2018 e quello di quest'anno, con punte dell'11,3% in Ungheria e del 9,4% nella Repubblica Ceca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Manca il dirigente, edilizia ferma

Il Responsabile unico del procedimento è indispensabile per far procedere le pratiche di Lamon, Sovramonte, Fonzaso e Arsìe

Pratiche edilizie ferme e cantieri che non possono partire a Lamon, Sovramonte, Fonzaso e Arsìe, in assenza del Rup, il responsabile unico del procedimento, a cui fanno riferimento i

quattro Comuni che nell'autunno 2018 hanno costituito un ufficio urbanistico associato gestito dall'Unione montana feltrina. L'architetto Oliviero Dall'Asen è in vacanza e comun-

que ha vinto il concorso a Sedico. L'ente ha già individuato un sostituto ma finché non sarà completato l'iter non c'è nessuno che può firmare i progetti. **SCOTTINI / A PAG. 20**

UNIONE MONTANA

Non c'è più il funzionario pratiche edilizie arenate

Il servizio associato di quattro Comuni fa i conti con il trasferimento del Rup Dalla Torre: «Già individuato il sostituto, mancano gli ultimi passaggi»

L'architetto Dall'Asen ha scelto Sedico come sede di lavoro dopo un concorso
Raffaele Scottini

LAMON. Pratiche edilizie ferme a Lamon, Sovramonte, Fonzaso e Arsìe, in assenza del responsabile unico del procedimento a cui fanno riferimento i quattro Comuni che nell'autunno 2018 hanno fatto in modo di costituire un ufficio urbanistico associato gestito dall'Unione montana feltrina. Ufficio dove il Rup è la figura incaricata di mettere la firma decisiva per autorizzare i lavori.

Aricoprire il ruolo di dirigente coordinatore per il servizio associato dell'urbanistica è l'architetto Oliviero Dall'Asen, solo che adesso è in vacanza, con la conseguenza che il settore dell'edilizia privata a Lamon, Sovramonte, Fonzaso e Arsìe, dai privati alle aziende, si trova in stand by per due settimane.

Non c'è alcun tecnico che faccia andare avanti le pratiche e di conseguenza non si possono cominciare lavori.

Ma c'è un altro problema, perché il professionista ha scelto il Comune Sedico come sede di lavoro, ha partecipato al concorso e lo ha vinto. Ha ancora l'incarico di coordinare l'ufficio urbanistica del Feltri-

no occidentale, ma lo fa mettendo a disposizione alcune ore extra e l'Unione montana deve trovare un sostituto.

«Abbiamo fatto la selezione tra i dodici candidati che avevano presentato domanda per il posto e abbiamo fatto una scelta», dice il presidente dell'Umf Federico Dalla Torre, che è anche sindaco di Sovramonte, uno dei Comuni interessati.

«Mancano gli ultimi passaggi tecnici. L'intenzione è di fare un incontro di presentazione con la parte politica per poi concordare il passaggio di consegne. Magari si può fare anche un periodo di affiancamento», spiega Dalla Torre, che indica lunedì prossimo come giorno per l'ufficialità.

«Alcune pratiche sono ferme solo perché non c'è stato il tempo di istruirle prima che il responsabile andasse in ferie», sottolinea.

Dopo il passaggio a Sedico, Dall'Asen sta dedicando otto ore per il servizio urbanistica, il prossimo responsabile ne farà dodici, come concordato all'inizio dal servizio. Nel caso di Lamon «ci sono una decina di pratiche sospese, ma ancora entro i termini di risposta», spiega il sindaco Ornella Noventa. «Ce ne sono di più complesse e altre più semplici, per le quali basta solamente prendere atto. È un inghippo, ma

l'Unione montana che ha in capo il servizio associato sta procedendo per trovare il sostituto di Dall'Asen».

La sindaca da parte sua si sta muovendo su un fronte parallelo, visto che Lamon è rimasto senza il proprio tecnico dell'urbanistica, dopo che Annalisa Romanelli ha chiesto la mobilità nel Comune di Pontenelle Alpi. «Procederemo al più presto con un concorso per un posto di categoria D».

La proposta di unire le forze creando un unico servizio urbanistica era venuta, nell'estate scorsa, dal sindaco di Arsìe, Luca Strappazzon, partendo dal presupposto di quanto risicate fossero le risorse negli enti pubblici. Di fatto l'unica soluzione è ricorrere a una collaborazione e così, con la regia dell'Unione montana, si è favorita l'istituzione di un servizio di riferimento per i Comuni aderenti. Il nuovo responsabile unico per i procedimenti di competenza urbanistica è atteso a breve, con il passaggio di consegne dopo il 21 luglio. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Muratori al lavoro sul tetto di un edificio

SBOCCO A NORD

Gli ambientalisti «No superstrada» Confindustria dura «Basta con i no»

**Berton e Limana
«Il fronte del no
non porta a nulla
No andiamo avanti»**

BELLUNO. In Veneto la richiesta di nuovi collegamenti autostradali o strade a scorrimento veloce verso nord si fa sempre più aggressiva. Comitato Peraltrestrade Carnia-Cadore, Libera Cadore presidio "Barbara Rizzo", Ecoistituto del Veneto "Alex Langer", Italia Nostra, Cipra, Wwf, Mountain Wilderness e Promotori Parco Cadore, sostengono, invece, che lo sfondamento a Nord non s'ha da fare. «Per il Cadore - Comelico questa struttura diventerebbe un incubo: il paesaggio distrutto in un alternarsi di rilevati, viadotti e gallerie; inquinamento, rumore, una successione interminabile di tir e i turisti che dopo aver ammirato dall'alto dei viadotti il paesaggio delle Dolomiti si sposterebbero velocemente in Austria o in Baviera». No seco degli ambientalisti anche al collegamento sciistico tra il Comelico e la Val Pusteria.

Replica a muso duro Confindustria Dolomiti. «Noi imprenditori andiamo avanti per la nostra strada perché dimostriamo ogni giorno, con il nostro lavoro, di amare questo territorio, e di volerlo proiettato al mondo e al futuro - afferma la presidente Lorraine Berton -. Prendo atto dei rilievi delle sigle ambientaliste, peraltro gli stessi da decenni a questa parte. Mi pare che il fronte del no, a tutto e a tutti i costi, non abbia fatto gli interessi

del Bellunese. O mi sbaglio?».

La presidente dice che non può accettare lezioni di "responsabilità sociale" da chi dice solo no: «Noi cerchiamo occasioni di sviluppo per questo territorio ed è un nostro preciso dovere farlo! Non solo, definire le Olimpiadi come "un uovo avvelenato" è inaccettabile».

Sulla questione interviene anche il coordinatore del Tavolo delle Infrastrutture Domenico Limana: «Categorie economiche e sindacati sono per il fare: è nel nostro dna trovare tutte quelle soluzioni che consentano al territorio di andare avanti e cogliere tutte le opportunità a disposizione. I problemi infrastrutturali del Bellunese sono evidenti e non riguardano soltanto la viabilità. Pensiamo agli impianti o al nostro patrimonio alberghiero. Insomma, non possiamo permetterci di stare fermi, come le sigle ambientali vorrebbero fare». Limana assicura che si continuerà a studiare con le istituzioni e il territorio i percorsi più efficaci per diminuire «un divario che è sotto gli occhi di tutti e che non è più giustificabile. Ritengo francamente che il fronte del no abbia dimostrato di non portare a nulla. Gli stessi ragionamenti sul possibile inquinamento di queste opere, paventato dagli ambientalisti, non tengono conto dell'evoluzione tecnologica e di tanti fattori. Una cosa è certa: non possiamo rimanere nel Medioevo». —

F.D.M.



Il caso Corrose e inefficaci. Gara da 34 milioni per sostituirle



IN ACCIAIO La realizzazione delle cerniere del Mose: oggi sono già logore

Mose, cerniere già da cambiare

Raffaella Vittadello

Garantite cent'anni, sono da rifare ancora prima che il Mose sia concluso. Le "cerniere" del Mose, costate 250 milioni nel 2010, sono già logore al punto che bisogna spendere altri 34 milioni per una gara di appalto per rifarle e studiare un sistema che le

renda indistruttibili sotto acqua, con nuovi materiali. Le "cerniere" sono i meccanismi che dovrebbero consentire il movimento delle paratoie da sollevare in caso di acqua alta. Si tratta di due elementi, denominati per semplicità maschio e femmina, incastonati uno nell'altro, (...)

Segue a pagina 14

Mose, cerniere corrose: vanno cambiate

► Le grandi dighe non sono ancora finite, ma i manufatti che ► Costruite dalla Fip-Mantovani, nel 2010 erano costate 250 le devono azionare sono già da sostituire. Gara da 34 milioni milioni e dovevano durare cento anni. Tre cordate in corsa

VERIFICATI «UN DIFFUSO ARRUGGINIMENTO SU TUTTO LO STELO E LA PRESENZA DI OSSIDO FERROSO MISCHIATO A SOSTANZE ORGANICHE»

L'APPALTO

VENEZIA Garantite cent'anni, sono da rifare ancora prima che il Mose sia concluso. Le "cerniere" del Mose, costate 250 milioni nel 2010, sono già logore al punto che bisogna spendere altri 34 milioni per una gara di appalto per rifarle e studiare un sistema che le renda indistruttibili sotto acqua, con nuovi materiali. Le "cerniere" so-

no i meccanismi che dovrebbero consentire il movimento delle paratoie da sollevare in caso di acqua alta. Si tratta di due elementi, denominati per semplicità maschio e femmina, incastonati uno nell'altro, uniti da un collegamento metallico e ancorate nei cassoni di calcestruzzo alle bocche di porto di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia.

Ebbene, da un sopralluogo di circa un anno fa, i tecnici si sono accorti che quei materiali - su cui il Comitato tecnico di Magistratura, all'epoca della presentazione dei progetti, così a lungo aveva dibattuto - invece di durare un secolo, presentavano già i primi effetti di una ossidazione. Precisamente, dice una relazione, la presenza

di «ossido di ferro rosso mischiato a sostanze organiche, forse il grasso usato come protettivo, e presumibilmente altri residui di sostanze utilizzate durante le lavorazioni». Colpa di una mareggiata eccezionale del 2015, in cui l'acqua del mare è penetrata anche nelle strutture che dovevano contenere questi dispositivi, col-



pa anche della salinità, peraltro abbastanza prevedibile. Fatto sta che l'acciaio Inox presenta "un diffuso arrugginimento su tutto lo stelo". Non in tutte le cerniere, è vero, ma quanto basta per presentare un problema non da poco ai commissari del Consorzio Venezia Nuova. Di qui la gara bandita un mese fa dal Cvn per risolvere il problema: non si tratta solo di sostituire gli elementi deteriorati, ma di ricercare, sviluppare e progettare i gruppi "cerniere-connettore" alle bocche di porto, con una tecnologia più adeguata, per ovviare all'inconveniente.

LA GARA

L'importo della gara in base d'asta, come detto, è di 34 milioni di euro, Iva esclusa. Che si aggiungono ai 250 milioni di quell'appalto assegnato senza gara - all'epoca della gestione Mazzacurati, nel 2010 - alla Fip Mantovani di Selvazzano di Piergiorgio Baita. Ogni cerniera costava un po' più di un milione e mezzo, le paratoie in totale sono 78, ci vogliono due cerniere per ciascuna, per un totale di 156 pezzi. Tanto che l'Unione europea, prima che scoppiasse il grande scandalo, aveva aperto una procedura d'infrazione proprio per la mancanza di un appalto in base alla quale assegnare la considerevole commessa.

I PARTECIPANTI

Ora la partita anti-corrosione se la giocheranno in tre cordate: ci sono anche nomi nuovi, che si apprestano ad essere inseriti in una nuova pagina di quest'opera di ingegneria che dovrà salvare Venezia dall'acqua alta.

La commissione di esperti che dovrà valutare le proposte pervenute, dovrà anche giudicare la proposta di Fincantieri, il principale costruttore navale con quasi 20mila dipendenti, che si è presentata all'appuntamento di ieri. Ma anche quello dell'inedita associazione temporanea di imprese costituita tra Cimolai di Pordenone (che già si è occupata della realizzazione di gran parte delle paratoie delle tre bocche di porto) che si presenta insieme a Rina Consulting-Centro sviluppo materiali spa, con sede a Roma, e Forgiature Vienna Srl. La Rina Consulting si occupa di studio, sperimentazione e ricerca industriale sui materiali, dalle fasi di laboratorio alle fasi di progettazione, ingegnerizzazione di prodotti e processi innovativi, con settori di applicazione che vanno dall'impresa aerospaziale alla meccanica e

high-tech. La Forgiatura Vienna Srl di Rho, è invece un'azienda leader nel mercato internazionale e nazionale per la fornitura di forgiati pesanti, destinati soprattutto all'esportazione.

Infine tra le pretendenti si è affacciata un'altra azienda, la De Pretto Srl di Schio, oltre 130 anni di esperienza che si è occupata fin dalla propria nascita di energia e di turbine a vapore e turbocompressori.

IL COMPITO

Quello che il vincitore sarà chiamato a fare è un «partenariato per l'innovazione in cinque fasi che ha come oggetto sia attività di studio specifico sulle materie prime e i gruppi cerniera-connettore del sistema Mose, sia attività di progettazione e produzione dei gruppi cerniera-connettore». Un contratto che potrà durare 3.650 giorni, cioè 10 anni, con un numero minimo di tre partecipanti e un massimo di cinque. Ieri si è chiusa la prima fase, ovvero la presentazione delle relazioni da parte delle ditte, che dichiarano di avere i requisiti per accedere alla seconda fase, quella dell'accettazione della relazione. La fase tre prevede una negoziazione tra stazione appaltante e operatori economici con la selezione di due elaborati. Successivamente le aziende presenteranno uno studio e un'offerta economica in relazione alla fornitura della tecnologia e dei servizi offerti, infine ci sarà la stipula del contratto.

L'ALLARME

L'allarme corrosione lo aveva lanciato nel 2014 il Provveditorato delle opere pubbliche del Veneto, con una relazione congiunta, redatta insieme ai Commissari del Consorzio Venezia Nuova, in cui si esprimevano i dubbi sulla tenuta dei materiali utilizzati. Anche sulla base della relazione dell'esperto metallurgico Gian Mario Paolucci, che aveva segnalato due tipi di criticità: una legata a eventi non prevedibili, per i quali è necessario un continuo monitoraggio - con una protezione ulteriore per gli elementi metallici - e una legata ai materiali utilizzati. E aveva denunciato che l'acciaio utilizzato per la realizzazione delle cerniere non era lo stesso impiegato nei test di verifica. Tutti si erano affrettati a sostenere che la fornitura era stata cambiata con materiali di qualità superiore.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

I 156 "movimenti" per alzare le paratoie

Immaginiamo le cerniere che tengono su una finestra, per permetterle di aprirsi. In scala maggiore sono le cerniere del Mose: la parte superiore, considerata maschio, ha un'altezza di oltre 2.50 metri e un peso di 10 tonnellate. La "femmina" che è fissata all'alloggiamento della

paratoia ha un'altezza di 1 metro e 15 e pesa all'incirca 24 tonnellate. Il "gruppo di aggancio", infine, che unisce le due sezioni è stato progettato per permettere le operazioni di aggancio e sgancio consentendo l'eventualità di sostituire la paratoia senza l'intervento dei sommozzatori. Le cerniere sono due, una per ciascuna paratoia. Le paratoie delle bocche di porto, complessivamente, sono 78 tra Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia. Per un totale di 156 cerniere.

L'OBIETTIVO: UN SISTEMA ANTI-RUGGINE

Prima di rimpiazzare i meccanismi (non tutti usurati dalla salsedine) le aziende dovranno individuare una tecnologia a prova di infiltrazioni



I MECCANISMI Gli "interni" delle dighe mobili che contengono i sistemi per azionare le paratoie



L'intervento

Il consumo di suolo tra pubblico e privato

Un secolo fa era necessario regolare l'edilizia principalmente per motivi igienico-sanitari, e il paesaggio era poco urbanizzato. Così sulla scia di norme nate in Inghilterra, da noi nel 1942 nasce la Legge Urbanistica e la pianificazione del territorio per zone. Oggi la situazione si è capovolta e abbiamo il problema di salvare il suolo, e con esso il paesaggio naturale. La difesa del suolo per la salvaguardia di quel che resta dell'ambiente ha imposto al legislatore nazionale e regionale i nuovi canoni del consumo di suolo con l'obiettivo di suolo zero nel 2050! Che non significa la paralisi dell'edilizia, tutt'altro. Rispetto alla nuova edificazione su suolo non urbanizzato oggi si può rilanciare l'economia dell'edilizia attraverso la ricostruzione, riqualificazione, riutilizzo dell'esistente che può essere tranquillamente demolito. Ridisegnare il paesaggio e aggiornare le reti di collegamento a suolo zero, cancellando una edificazione inutile e senza pregio estetico e sostituendola con opere funzionali, economiche, ecologiche e gradevoli esteticamente. Il problema è generale e di portata storica e investe il pubblico/privato. Non solo il singolo cittadino proprietario di abitazione ma anche i Comuni che oltre ad essere proprietari di edifici hanno la funzione di garantire un sistema infrastrutturale efficiente. Di questi temi si occupa un libro appena uscito "Il consumo di suolo" (Supernova editore 2019), con contributi di Dal Fabbro, Aldegheri, Boscaro, Bortolato, Casagrande, Fabris, Mazzuccato e mio. Il tema è molto sentito e ci aiuta ad uscire dal particolare per raggiungere il generale, il bene comune, l'interesse di tutti i cittadini. Il tema così diventa etico e sociale, una chiave di lettura dei nostri giorni in cui il bisogno di andare oltre il privato è una necessità di sopravvivenza e il tema del consumo di suolo emblematico e centrale.

**Avvocato e docente Iuav*

Gianfranco Perulli*



Stadio, via al progetto da 11 milioni

► Accantonato il piano dell'ex presidente del Calcio Padova, ► Le curve saranno coperte e trasformate in due palasport, il Comune ristrutturerà l'Euganeo: ecco come diventerà a ridosso le nuove gradinate. Giordani: «Pronto in 2 anni»

Due nuove curve a ridosso del campo, un palazzetto dello sport dedicato al basket, un pattinodromo e una parete per l'arrampicata. Il tutto in uno stadio finalmente "chiuso", senza più spazi vuoti tra una gradinata e l'altra. Costo complessivo: undici milioni di euro. Sfumato definitivamente il roboante piano da cento milioni prospettato l'anno scorso dal Calcio Padova, è questa la strada che il sindaco Giordani e l'assessore Bonavina intendono seguire per ammodernare e migliorare l'Euganeo. «I soldi ci sono - dicono in coro -, ora prevediamo un anno di burocrazia e un anno di lavori».

Pipia e Spettoli
alle pagine II e III



L'IMMAGINE Il nuovo stadio Euganeo nel progetto del Comune

Il nuovo Euganeo

Stadio, ecco il piano: «Pronto in due anni»

Il Comune ieri ha illustrato il progetto da 11 milioni: curve più vicine al campo, palasport per il basket, pattinodromo e parete di arrampicata. «Adesso il bando»

ACCANTONATA L'IPOTESI AVANZATA L'ANNO SCORSO DALL'EX PRESIDENTE BONETTO: L'IMPIANTO AVRÀ 26 MILA POSTI

IL SINDACO GIORDANI E L'ASSESSORE BONAVINA: «I SOLDI CI SONO, ORA UN ANNO DI BUROCRAZIA E UN ANNO DI LAVORI»

PALAZZO MORONI

PADOVA Due nuove curve a ridosso del campo, un palazzetto dello sport dedicato al basket, un pattinodromo e una parete per l'arrampicata. Il tutto in uno stadio finalmente "chiuso", senza più spazi vuoti tra una gradinata e l'altra. Costo complessivo: undici milioni di euro. Il nuovo progetto del Comune è sintetizzato in un video di due minuti e trentanove secondi presentato ieri all'ora di pranzo a Palazzo Moro-

ni. Sfumato definitivamente il roboante piano da cento milioni prospettato l'anno scorso dal Calcio Padova, è questa la strada che il sindaco Giordani e l'assessore Bonavina intendono seguire per ammodernare e migliorare l'Euganeo. «I soldi ci sono - dicono in coro -, ora prevediamo un anno di burocrazia e un anno di lavori».

LE NECESSITÀ

Lo stadio Euganeo ha appena festeggiato venticinque anni di

storia. Non sono certo tanti per un impianto sportivo, eppure i tifosi evidenziano da sempre le sue criticità, in primis la distanza tra le curve e il campo di gioco. Ora il nuovo progetto vuol colmare questa lacuna dando allo stadio un nuovo smalto e soprattutto una funzione polivalente.

Accantonato il progetto privato del Calcio Padova per mancanza di finanziamenti (l'ex presidente Bonetto si era rivolto al Credito Sportivo ipotizzando

uno stadio da 16.500 posti con accanto aree commerciali, albergo e ristorante), il Comune ha ripreso in mano un vecchio piano già presentato nel 2017 e lo ha migliorato. Un piano meno ambizioso rispetto a quello del club, ma ben più economico e quindi decisamente più fattibile. Il progetto è firmato da due funzionari comunali, l'ingegner Claudio Rossi e l'architetto Stefano Benvegnù.

GLI INTERVENTI

Le tribune rimarranno dove sono, perché avvicinarle al campo costerebbe troppo. Le grandi novità riguarderanno le curve, entrambe coperte. La nuova "Sud" sarà a soli cinque metri dalla porta. Avrà alle spalle due palasport che ospiteranno rispettivamente un pattinodromo e un campo da pallacanestro da 1.200 posti, che sfrutterà la vecchia curva come gradinata. La "nord" invece verrebbe posta a quindici metri di distanza dalla porta, uno spazio necessario per ospitare i palchi dei concerti. La stessa curva nord avrebbe dietro una palestra per l'arrampicata sportiva: il Comune vuol sfruttare l'onda dell'Olimpiade invernale 2026 e l'obiettivo è ospitare a Padova qualche nazionale per allenarsi.

GLI ANGOLI

L'altro grande obiettivo è eliminare quel senso di dispersione visiva e acustica che prova chiunque entri all'Euganeo: per questo motivo ogni angolo verrà chiuso con manufatti che potranno ospitare bar, ristoranti,

un ambulatorio e una palestra privata. Lo stadio sarà anche abbellito e colorato nelle sue facciate esterne e saranno rifatti i servizi igienici. L'attuale capienza è di 31.600, ma nell'ultima stagione era omologato solo per 16.500 spettatori. La ristrutturazione porterà ad una capienza di massimo 26 mila, che salirebbe a 41 mila per i concerti.

I FINANZIAMENTI

Il progetto è diviso in due stralci. La prima fase comprende tutti i lavori relativi alla curva sud, l'abbellimento esterno dell'intero impianto e i servizi. Il costo complessivo è di 5,8 milioni già finanziati: due milioni di un bando del Coni, tre milioni del Credito Sportivo e ottocentomila euro della Fondazione Cariparo. Il secondo stralcio prevede invece i lavori alla curva nord e alla futura parete di arrampicata: servono altri 5,5 milioni, per ora non ci sono ma il Comune ha già avviato un dialogo con una serie di imprenditori interessati.

L'obiettivo è aggiudicare la progettazione definitiva nel giro di pochi mesi e aggiudicare i lavori entro l'estate del 2020 per poi partire a settembre 2020. Durante i lavori il Padova riuscirebbe a giocare all'Euganeo, sul modello di quanto successo negli ultimi anni a Udine e Bergamo.

LA SODDISFAZIONE

«La prima ipotesi del nostro progetto, quella con lo spostamento del campo e la quinta mobile dietro la curva, non mi piaceva - ammette Sergio Giordani, sindaco ed ex presidente del club

- Ho sollecitato i tecnici e l'assessore Bonavina a trovare un'altra soluzione e devo dire che il nuovo progetto è davvero fantastico. Lo abbiamo già illustrato ai capigruppo, alle categorie, al Padova e ai tifosi. Nessuno ha avuto niente da ridire. A questo progetto lavoravamo da sei mesi - continua il sindaco -, sapevamo di avere la scadenza del 17 luglio per presentare il progetto al Coni e non perdere il finanziamento. Non ci saranno ipermercati o centri commerciali. Il campo di gioco non sarà toccato e lo stadio sarà compatibile anche con le partite di rugby e con i grandi concerti. Un giorno mi piacerebbe veder sorgere nella stessa zona anche l'Arena della Musica. Sì - chiosa Giordani -, a me piace sognare».

Usa gli stessi toni entusiasti Diego Bonavina, assessore allo sport ed ex centrocampista biancoscudato. «Ascoltare il progetto dell'ex presidente Bonetto era doveroso e di quel progetto eravamo innamorati, ma intanto noi non abbiamo perso tempo. Siamo andati avanti per la nostra strada e non vediamo l'ora di partire. Da domani ci metteremo già al lavoro per fare il bando per la progettazione. I progettisti potranno limare alcuni dettagli, per esempio va deciso se la curva sud ospiterà duemila o duemila e cinquecento posti, però i nostri indirizzi sono chiari e saranno rispettati. L'idea dell'impianto polivalente dedicato anche agli altri sport mi piace moltissimo: non c'è in Europa un'altra struttura pensata così».

Gabriele Pipia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

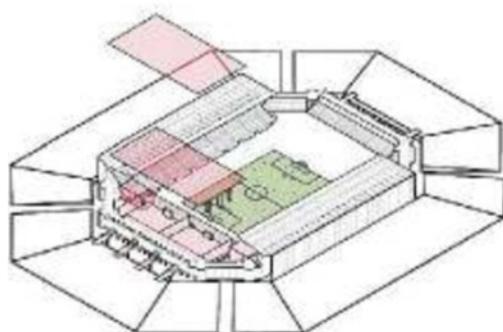
Le minoranze

«Non c'è stata una condivisione»

Il segretario del Pd Davide Tramarin applaude («progetto ambizioso ma non altisonante, riprendendo molti nostri spunti»), intanto le minoranze attaccano. «Giordani dice di aver contattato i capigruppo, ma a me non ha chiamato nessuno» scrive Giacomo Cusumano dei 5 Stelle. Enrico Turrin (Liberi Arbitrio) è sulla stessa linea: «Al di là degli annunci vedo poche certezze. Vengano in commissione per un confronto». Il leghista Alain Luciani rincara la dose: «Il progetto è finanziato per metà, il resto verrà preso dalle tasche dei cittadini che potrebbero considerare prioritarie altre opere». (g.p.)



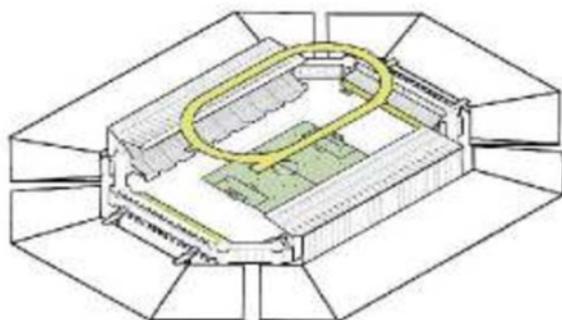
GLI ALTRI SPORT Dietro la curva sud saranno costruiti il palasport da 1.200 posti e un pattinodromo, dietro la nord la parete per l'arrampicata



LA CHIUSURA
Sarà
eliminata la
sensazione di
dispersione
acustica e
visiva perché
i quattro
angoli
saranno
chiusi con dei
manufatti
che
ospiteranno
anche bar e
ristoranti



STADIO EUGANEO L'impianto attuale era stato inaugurato nel 1994



Il governatore: «Ma l'opera non si ferma»

«Pedemontana, siamo a fianco dei magistrati»

VENEZIA

«Siamo assolutamente al fianco della magistratura», ma non può essere una vicenda giudiziaria, come quella legata al sequestro della galleria di Malo che ne coinvolge solo una parte, a fermare il cantiere di un'intera opera importante come la Pedemontana Veneta. È questo il messaggio che il governatore Luca Zaia ha lanciato ieri sulla grande superstrada in costruzione da Montecchio a Spresiano (rispondendo ai giornalisti a margine dell'evento sul Prosecco). «Siamo assolutamente a piena disposizione dei magistrati, perché pensiamo che la chiarezza fa bene a tutti. E se c'è qualcosa da chiarire, va chiarito, senza dubbio. Ciò non toglie che quanto non ricade sotto l'indagine degli inquirenti si debba fermare nel frattempo in attesa che sia stata fatta piena luce sulla questione. E mi spiace quindi assistere ai soliti che, anche in questo caso, cercano di far "lievitare il pane"...». Zaia ha risposto anche alle altre critiche sulla Pedemontana giunte al suo indirizzo. «Chi è all'opposizione ha diritto di chiedere tutto quello che vuole. Ma

ricordiamo che, se fosse accaduto qualcosa, la Regione si troverebbe nella posizione di parte lesa. Prima di costituirsi in giudizio, però, serve un provvedimento».

ATTACCO PD. Intanto le opposizioni attaccano e il Pd chiede «un Consiglio straordinario sulla superstrada Pedemontana. Abbiamo un cantiere sequestrato, per la terza volta, e 81 lavoratori in cassa integrazione per un'opera inaugurata in pompa magna un mese fa». Il capogruppo Stefano Fracasso è anche primo firmatario della mozione (con 5Stelle, Leu, Amp e lic) che chiede verifiche straordinarie sull'esecuzione e sui materiali utilizzati nelle opere in cemento armato: «È un atto doveroso a tutela dei lavoratori e dei futuri utenti, considerati anche gli inquietanti dettagli emersi dalle intercettazioni telefoniche».

GRANDI NAVI. Zaia ha anche parlato delle crociere. «Se qualcuno vuole le grandi navi fuori dalla Laguna, perché non si è mai posto il problema delle petroliere? Togliamo anche quelle, e le fabbriche, togliamo tutto. Ciò non significa che io non sia d'accordo con chi protesta: è solo che non spetta a me decidere. Il ministro Toninelli l'ho incontrato e ha detto di avere una soluzione: se è così, ce la faccia sapere». **AL.MI.**



DOSSIER LEGAMBIENTE. Al 9° posto nazionale Abusi edilizi e rifiuti illegali I reati ecologici del Veneto

.....
VENEZIA
.....

«Centinaia di infrazioni, denunce e sequestri: dagli abusi edilizi al traffico illecito di rifiuti, fino allo spettro del disastro ambientale per la vicenda dell'inquinamento da Pfas». È il quadro per il Veneto del dossier Ecomafia di Legambiente presentato la settimana scorsa a Roma e dedicato ai vari tipi di ecoreati.

In classifica nazionale il Veneto è al 10° posto, ma sale al 6° «per reati connessi al ciclo illegale del cemento: le infrazioni accertate sono 306, con

338 denunce e 86 sequestri; il triste primato va alla provincia di Venezia, con il 2,3% di infrazioni di tutto il territorio nazionale, seguita poi da Vicenza e Treviso. Numeri importanti anche per quanto riguarda il ciclo illegale di rifiuti, un settore in crescita di anno in anno su tutto il territorio nazionale, pari al 28,4% del totale dei reati contro l'ambiente: nella nostra regione sono 240 le infrazioni accertate per traffico illecito di rifiuti, 273 le denunce, 2 gli arresti e 90 i sequestri. Stavolta il primo posto va alla provincia di Treviso». •



MALO. Presa di posizione sulla Pedemontana

Tunnel sequestrato Covepa all'attacco «Sindacati tardivi»

«Inconcepibile scaricare sull'Inps la condotta del costruttore Sis»

«Una presa di posizione tardiva e come sempre "a babbo morto"». Dopo l'accordo tra sindacati e azienda per la casa integrazione per 81 dipendenti del lotto Malo-Cornedo della Pedemontana, il Covepa attacca le sigle Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil. «Resta la comprensione per chi lotta per il proprio posto di lavoro - spiegano dal comitato -, ma consideriamo inconcepibile che a causa della condotta scriteriata di Sis qualcuno pensi di scaricare sull'Inps, ovvero sulla collettività, le aberrazioni del concessionario e del Terzo atto della convenzione di Zaia».

Sempre in merito al cantiere, sotto sequestro, il Covepa specifica: «I lavoratori che rischiano di rimanere fermi vengano impiegati in altri lotti». E poi: «Gli edili delle tre sigle sindacali si sperticano nel dire che hanno i lavoratori dalla loro parte, salvo comunicare che mai avevano sentito di lavorazioni eseguite in modo pedestre e di forniture taroccate. O valgono poco come sindacalisti o non sono in grado di contrastare il condizionamento dell'azienda». Infine, sulle intercedute



Il tunnel della Pedemontana

zioni: «È gravissimo l'indugiare dei sindacati sul fatto che nessuno degli operai si sia rivolto loro dichiarando di temere per la propria incolumità - continua il Covepa -. Pretendono una conferma in pubblico di quanto riferito in privato? Questo atteggiamento è intimidatorio e tendenzioso, poiché stringerebbe in un angolo chi è stato intercettato, mettendo in evidenza che in pochi si sarebbero rivolti ai capi del cantiere e che si tratterebbe di impressioni personali». ● **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA POLEMICA. Dopo il ricalcolo dei canoni con la legge regionale 2017

Affitti popolari più cari Inquilini sulle barricate

Ma Ater rassicura: «Nessuno li manderà fuori casa»

Laura Pilastro

Dopo le polemiche della vigilia, l'ora della verità è scattata dal primo luglio quando, per effetto della legge regionale 39 del 2017, il ricalcolo dei canoni delle case popolari sulla base della certificazione Isee è diventato realtà, scatenando malumori da parte di tanti affittuari. Le prime comunicazioni di Ater con l'aggiornamento al rialzo degli importi mensili sono arrivate proprio in questi giorni. E con queste anche i mal di pancia. Lo sa bene il Sunia, sindacato unitario nazionale inquilini e assegnatari di Vicenza, che ha raccolto almeno una ventina di lamentele da parte di altrettante famiglie per le quali l'affitto è raddoppiato o addirittura triplicato come conseguenza del nuovo sistema di calcolo che manda in pensione la dichiarazione dei redditi. Per il segretario generale Mauro Marchi, se l'applicazione dell'Isee «è giusta perché fotografa in maniera più precisa la reale situazione economica di un nucleo familiare, è necessario che la Regione apporti dei correttivi. Per esempio, si potrebbe valutare la situazione economica su un arco temporale più ampio, oltre i due anni. Questo perché può accadere che un assegnatario che riceve la liquidazione dopo la pensione, si veda rientrare quei redditi in più nel calcolo dell'Isee per i quali dovrà pagare un canone che supera anche i 600 euro». In città, il patrimonio Erp risulta costituito da circa

2.700 alloggi (1.500 comunali gestiti da Aim Amcps, di cui 1.200 occupati, e 1.200 di proprietà di Ater che ne cura anche la gestione). Se Ater ha già provveduto a informare i propri inquilini dei nuovi canoni, Aim Amcps sta predisponendo in questi giorni i bollettini. Ma un'altra, più temuta, scure si attende per coloro che possiedono una certificazione economica che supera i 20 mila euro: chi rientra in questa categoria in due anni vedrà decadere il diritto a una casa popolare.

Marchi testimonia «lo sconcerto nelle famiglie. È vero che il cambiamento non era inaspettato ma è altrettanto evidente che l'entità della variazione dei canoni non era prevedibile». Il Sunia si scaglia contro la legge «che non ha saputo prevedere le ricadute negative sulle spalle dei cittadini più deboli». Per questo motivo, conclude il sindacalista, «chiediamo si riveda il sistema di calcolo dei canoni parametrando con maggior precisione sulla realtà complessiva del dato economico». Intanto il presidente di Ater, Valentino Scomazon, getta acqua sul fuoco: «Gli inquilini stiano tranquilli. Nessuno li manderà fuori casa. Un osservatorio monitorerà l'applicazione delle nuove regole - afferma - ed eventualmente potrà essere apportata qualche correzione. Riteniamo che questa sia una buona legge per dare una casa a chi effettivamente ne ha bisogno». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un condominio di alloggi Ater



PADOVA

Euganeo, uno stadio all'inglese

Svelato il progetto del Comune da 11 milioni. Via la pista d'atletica. Due palazzi dello sport e una palestra di roccia. Pronto in due anni

Accantonato il sogno dello stadio da 100 milioni dell'ex presidente del Calcio Padova Roberto Bonetto, il Comune mira su un progetto che ne costa poco più di un decimo e che prevede l'e-

liminazione della pista d'atletica, con l'avvicinamento delle due curve al campo. Uno stadio moderno e "all'inglese", da 26 mila posti. Negli spazi che si libereranno arrivano due

palasport sotto la curva sud (uno per il basket e un pattinodromo) e una palestra di roccia nell'area della curva nord. Tempo di realizzazione, due anni. MALFITANO, EDEL / PAGINE 2 E 3

Euganeo, la scelta Stadio all'inglese con tre palasport Piano da 11 milioni

Giordani: «Pronto in due anni». Avvicinate le curve al campo
Bonavina: «Soldi da fondi statali e investitori privati»

Nei nuovi spazi ci sarà il palabasket il pattinodromo e la palestra di roccia

Claudio Malfitano

PADOVA. La notizia che interessa i tifosi è che la distanza tra la curva sud e la linea di fondo campo passa da 50 a 5 metri. Quella che può interessare di più la città è che con una spesa di 11 milioni di euro sorgerà a Padova Ovest una cittadella dello sport e dei concerti: stadio di calcio da 26 mila posti che salgono a 41 mila per gli *show live*, un palabasket da 1.300 posti, un pattinodromo e una palestra di roccia, questi ultimi al coperto. «È il miglior progetto possibile e con cifre ragionevoli, lo realizzeremo grazie a finanziamenti statali e di privati», spiega il primo cittadino Sergio Giordani. «Sarà risolto il problema tecnico della dispersione visiva e acustica dell'Euganeo», annuncia trionfalmente l'assessore allo sport Diego Bonavina. Ora servirà un anno per la progettazione.

prima pietra nell'estate 2020 e prima partita giocata a settembre 2021. E i lavori si faranno anche a campionato in corso.

SI INIZIA DALLA CURVA SUD

Il primo stralcio prevede subito l'eliminazione della pista di atletica e poi i lavori sulla curva sud. Verrà abbattuta e quindi ricostruita con l'avanzamento degli spalti (da 2 mila posti) e la realizzazione nel retro di due palazzetti affiancati, ciascuno con una tribuna da 1.300 posti. Ci sarà il famoso palabasket, la casa della pallacanestro che nelle intenzioni di Bonavina avrebbe dovuto sorgere a San Lazzaro accanto alla Kione e che invece si sposterà all'Euganeo. E poi un pattinodromo per ospitare gare di hockey su pista e pattinaggio in linea. Non solo: «Ci saranno anche due nuovi corpi di collegamento con le tribune dove troveranno posto un bar-ristorante e i nuovi servizi igienici, che all'Euganeo sono mal messi», annuncia Bonavina.

LA CURVA NORD

Stessa operazione sarà fatta per la Nord, che però non si potrà avvicinare tanto al campo

perché è necessario lasciare uno spazio di circa 15 metri per i palchi dei concerti estivi. Dietro resterà uno spazio più piccolo, dove potrà trovare posto una palestra di roccia: «L'arrampicata sportiva è recentemente diventata disciplina olimpica. In città manca una struttura così», osserva Bonavina. In questo caso nei corpi di collegamento troveranno posto la nuova sala Gos, quella della sicurezza riservata alla Questura, e poi uno spazio polivalente che potrà diventare palestra o centro medico.

TEMPIE VANTAGGI

«È un progetto fantastico. Andiamo avanti a spron battuto: in pochi giorni pubblicheremo la gara per la progettazione», sprona Giordani. Adesso infatti servirà un anno di "burocra-



zia" (definitivo, esecutivo e gara d'appalto) e un anno di lavori. «Attenti a due aspetti di questo progetto: zero consumo di suolo e zero spazi commerciali – aggiunge il sindaco – L'unico difetto è che le tribune restano ancora un po' distanti. Ma con il Calcio Padova possiamo lavorare a sistemare meglio gli spazi». Prima di presentarlo alla città il progetto è stato discusso, ieri mattina, proprio con la società biancoscudata.

Ma non solo: «Anche con i capigruppo, con la giunta, le categorie e alcuni gruppi di tifosi», rivela Giordani.

ICOSTI DELL'OPERAZIONE

Il totale fa 11 milioni, ma Palazzo Moroni tirerà fuori molto meno. Il primo stralcio è già interamente finanziato: 2 milioni dal bando Sport Periferie del Coni, 800 mila euro di contributo della Fondazione Cariparo (per il palabasket) e 3 mi-

lioni di mutuo a tasso zero del Credito Sportivo. Il secondo stralcio invece va addebitato ai privati («Ci sono già interessanti», anticipa Bonavina). «Amo il calcio e il Padova, lo testimonia la mia storia – chiude Giordani – Ma non avrei mai dato il via libera al progetto se non fossero state previste anche due strutture pubbliche in cui migliaia di padovani faranno sport di base». —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

IL NUOVO STADIO EUGANEO



CURVA SUD PRIMO STRALCIO

Distanza dalla porta: 5 metri
 Palabasket coperto da 1.300 posti
 Pattinodromo coperto da 1.300 posti
 Spogliatoi e magazzini
 Nuovo bar-ristorante ai lati
 Nuovi servizi igienici
COSTO: 5,8 milioni di euro

CURVA NORD SECONDO STRALCIO

Distanza dalla porta: 20 metri
 Spazio di 15 metri per palco concerti
 Palestra da arrampicata al coperto
 Spogliatoi e spazio polifunzionale
 Nuova sala Gos – sicurezza
COSTO: 5,5 milioni di euro

NUOVA CAPIENZA: 25.500 persone

Tribuna Est primo livello 6.000	Tribuna Est secondo livello 5.000	Tribuna Ovest primo livello 6.000	Tribuna Ovest secondo livello 5.000	Curva Nord 1.500	Curva Sud 2.000
---------------------------------------	-----------------------------------------	-----------------------------------------	-------------------------------------------	------------------------	-----------------------



LA POLEMICA

«Si è perso un anno? No, abbiamo lavorato»

«Abbiamo perso un anno ad aspettare il Calcio Padova? Ma va, è una polemica sterile. Ci piaceva il progetto Bonetto ma avevamo una scadenza con il Coni. E in questi mesi i nostri tecnici hanno lavorato», ha risposto Giordani ai cronisti, durante la presentazione del progetto (foto a fianco). A sinistra in basso un rendering della futura curva nord e qui sotto la ricostruzione virtuale dell'interno del palabasket.





LO SPAZIO PER I CONCERTI**«L'arena della Musica
va costruita lì a fianco»**

PADOVA. Campo di calcio, il PalaIndoor per l'atletica leggera al coperto, un palazzetto per il basket, il nuovo pattinodromo, la palestra di arrampicata e il centro sportivo "Padovanello" del Calcio Padova. L'area di Padova Ovest si connoterà, in futuro, come il più importante polo sportivo della città. Ma non solo: per garantire che sia vissuto 7 giorni su 7 e anche di sera, Sergio Giordani non rinuncia all'idea di realizzare lì l'Arena della Musica: «Ricordo sempre che si tratta di un'iniziativa privata, per cui come amministrazione dobbiamo aspettare che si realizzino le condizioni favorevoli. Magari anche agevolandole un po', per quanto possibile – afferma il primo cittadino –. Ma il progetto del nuovo Euganeo lascia spazio, a est o a ovest dell'impianto, anche per la casa dei concerti».

Un business in cui il sindaco crede molto: «Siamo stati attenti a mantenere la possibilità di fare concerti estivi, anche di big internazionali grazie a una capienza di 41 mila posti – prosegue Giordani – Si tratta di un mercato che porta un vantaggio enorme alla città, vuol dire portare turismo internazionale e rendere Padova più viva. Già oggi io non capisco chi si lamenta della città vuota: io vedo il centro sempre pieno. Nei prossimi anni tra grandi mostre, grandi eventi e concerti lo dovrà essere sempre di più».

Non è escluso, infine, che se non dovessero arrivare i finanziamenti per la palestra di roccia, l'Arena della Musica possa trovare posto proprio accanto all'Euganeo, affiancata alla curva nord. —

C.MAL.

I BIANCOSCUDATI

E il Calcio Padova approva «Uno spazio più moderno»

La società accantona il suo piano: tempi non compatibili con quelli del Comune
L'a.d. Bianchi: «Concentriamo le nostre energie su strutture per le giovanili»

Stefano Edel

PADOVA. Più di 11 milioni di euro, tra primo e secondo stralcio dei lavori per rifare il look all'Euganeo, sono ben altra cosa rispetto ai circa 100 milioni che aveva indicato Roberto Bonetto, l'11 dicembre scorso, come somma su cui investire per un nuovo stadio, da costruire abbattendo l'attuale, con annesso centro commerciale (non alimentare), centro sportivo per le squadre biancoscudate, centro medico ed albergo.

L'EPILOGO

Il sogno faraonico del Calcio Padova di realizzare da sé l'impianto s'infrange contro la dura realtà, quella di tempi troppo stretti per mettere insieme una squadra di soggetti, pubblici e privati, in grado di coprire in toto il maxi-finanziamento ipotizzato, e all'ex patron, che ci aveva messo faccia, idee e un gruppetto di professionisti per elaborare il progetto, non resta che prendere atto che non si farà nulla di quanto previsto in quel piano presentato a fine 2018 a Palazzo Moroni e che aveva suscitato il plauso e l'incoraggiamento dell'amministrazione.

ne. Visto il nuovo "rendering", assai diverso rispetto a quello di un anno e mezzo fa, proposto dal Comune, la società di viale Rocco ha diffuso una nota in cui, di fatto, ributta la palla nel campo degli amministratori pubblici.

LA SCELTA

«In questi mesi abbiamo lavorato molto con Roberto Bonetto al progetto di riqualificazione dell'area di Padova Ovest dove sorge lo stadio Euganeo», sostiene l'a.d. Alessandra Bianchi, braccio destro operativo dell'azionista di maggioranza Joseph Oughourlian. «Un progetto di grande respiro e complessità, che ci ha visti impegnati assieme nella progettazione e nella ricerca di risorse finanziarie. Abbiamo avuto diverse interlocuzioni sia con investitori privati che con soggetti pubblici, ma ci siamo assunti l'impegno di rispettare le tempistiche condivise in accordo con il Comune, che giustamente ci ha chiesto di non rinunciare ai fondi del Bando Periferie qualora i nostri e i loro tempi non collimassero». Ed ecco il passo più significativo: «Nei giorni scorsi siamo stati messi a conoscenza delle modifiche migliorative che l'amministrazione ha apportato al progetto iniziale di restyling dell'Euganeo. Si tratta di un intervento che potrà risultare decisivo per migliorare il comfort della nostra tifoseria e rendere più appetibile lo stadio. Come Calcio Padova, quindi, non possiamo che guardare a questo progetto con interesse».

strazione ha apportato al progetto iniziale di restyling dell'Euganeo. Si tratta di un intervento che potrà risultare decisivo per migliorare il comfort della nostra tifoseria e rendere più appetibile lo stadio. Come Calcio Padova, quindi, non possiamo che guardare a questo progetto con interesse».

PADOVANELLO

Cambio di rotta radicale, eppure il club annuncia anche di voler puntare attenzioni (e soldi) sul vivaio. «Le nostre energie», conclude infatti Bianchi, «verranno orientate da ora su strutture che possano aiutarci a sostenere e sviluppare il nostro settore giovanile, una risorsa fondamentale per l'azienda Calcio Padova e l'ambito in cui riteniamo si possa materializzare anche il nostro ruolo sociale». Il che significa pensare alla realizzazione del tanto invocato Padovanello, il centro sportivo da sempre "pallino" di Bonetto: ci sono 130 mila metri quadrati di terreno comunale, nell'area di fronte al parcheggio ospiti, posizionato dietro la curva Nord, che possono essere sfruttati allo scopo. E con un impegno economico ben più sostenibile dei 100 milioni per rifare l'Euganeo. —





L'ex patron del Calcio Padova Roberto Bonetto con Joseph Oughourlian, azionista di maggioranza

IL CASO/2**EdiliziAcrobatica raddoppiata dall'ipo***di Ester Corvi*

► EdiliziAcrobatica, azienda italiana attiva nel settore dell'edilizia operativa in doppia fune di sicurezza quotata su Aim Italia, ha comunicato un incremento dei ricavi e festeggiato a Piazza Affari con un progresso dell'1,67% (6,10 euro). Il titolo ha toccato nel corso della seduta un massimo di 6,7 euro, che si confronta con i 3,33 euro del debutto avvenuto nel novembre 2018. Nel dettaglio, il valore del venduto delle sedi operative dirette nel periodo gennaio-giugno è stato di 23,7 milioni rispetto ai 14 milioni del corrispondente periodo del 2018, registrando un incremento del 69%. Il valore del venduto, comprensivo delle sedi operative in franchising, si è attestato invece a 31,2 milioni (+65,2%). Nel solo mese di giugno il valore del venduto comprensivo delle sedi operative in franchising è stato pari a 7 milioni. Infine le sedi operative dirette hanno raggiunto quota 44, con un incremento di cinque unità, mentre quelle in franchising sono 33, in aumento di due. (riproduzione riservata)



VIA DELLA SETA

Musolino in Cina al forum dei porti

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino interverrà oggi a Ningbo in Cina alla quinta edizione del Forum di Cooperazione Internazionale dei porti della Via della Seta. Unico rappresentante della comunità nazionale dei presidenti dei porti a partecipare. —



Commissione ecomafie a Marghera «Fanghi, senza Piano è paralisi»

Due giorni di sopralluoghi e audizioni. Ieri l'Autorità portuale: «Scavi e nuovo protocollo pere non fermare il Porto»

**Il problema della
discarica delle Tresse:
«Non può più
contenere materiali»**

Carlo Mion

VENEZIA. I rifiuti della Cosmo di Noale e i fanghi del porto di Venezia e di Marghera, al centro dei sopralluoghi e delle audizioni nel primo giorno della Commissione ecomafie, presieduta dall'onorevole Stefano Vignaroli (M5S), in Veneto. Tra i commissari, presente anche il senatore veneziano del Pd, Andrea Ferrazzi.

Dopo Noale e Paese, la Commissione ha concentrato la sua attenzione sulla laguna, o meglio su quanto è finito in acqua davanti al porto di Marghera e a quello di Venezia. In pratica ha affrontato la questione spinosa dei fanghi. Una delle tante questioni non risolte e che, a quanto pare, pochi vogliono prendere in mano. E anche dalle audizioni di ieri è emerso come la mancanza del cosiddetto "piano fanghi" impedisca di fare scelte fondamentali per lo sviluppo del porto e tochi di paralizzarne l'attività.

Ieri pomeriggio in Prefettura quindi sono sfilati davanti alla Commissione il segretario generale dell'Autorità portuale Martino Conticelli, accompagnato da Andrea Menin, e il comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Piero Pellizzari: con lui c'era il capitano di vascello Sandro Nuc-

cio, capo del reparto tecnico amministrativo della stessa Capitaneria di porto.

In relazione ai fanghi, dalle audizioni, è emerso che in laguna gran parte dei sedimenti di dragaggio sono di fascia "A" e "B". In prevalenza di quest'ultimo tipo: fanghi di dragaggio utilizzabili in interventi riguardanti il recupero e il ripristino di isole lagunari, realizzati in maniera tale da garantire un confinamento permanente dei fanghi stessi, così da impedire ogni rilascio di inquinanti nelle acque lagunari; il sito di intervento deve essere comunque conterminato in maniera da evitare erosioni e sommersioni in caso di normali acque alte.

Ad oggi però, non essendo in atto interventi di ricostruzione delle barene, i fanghi di queste due fasce che potrebbero essere riutilizzati in interventi del genere non trovano sbocco. Di conseguenza, le attività di dragaggio sono in stallo e gran parte dei fanghi di fascia "B" che si devono gestire finiscono all'isola delle Tresse insieme a quelli di fascia "C". Si tratta di fanghi, quest'ultimi, che devono essere "ingabbiati" da fondazioni che ne impediscano il rilascio di inquinanti a seguito dell'azione delle acque meteoriche. È emerso dalle varie audizioni che questa situazione sta accelerando la saturazione delle Tresse.

Il segretario generale dell'Autorità portuale, Martino Conticelli, ha spiegato che i

lavori di dragaggio sono fermi perché il Provveditorato interregionale Opere Pubbliche non indica i siti dove portare i fanghi di tipo "A" e "B" dragati nei canali portuali. Conticelli ha riferito che più volte è stata fatta presente l'esigenza di scavare il canale di Malamocco-Marghera, anche perché la legge obbliga l'Autorità portuale a mantenere la navigabilità dei canali. Ma per il momento dal Provveditorato nessuna risposta. E il canale rimane da scavare col rischio che non mantenga la navigabilità.

È stato spiegato alla Commissione che le Tresse è un'isola di confinamento prossima a saturazione: c'è un progetto di innalzamento ma questo spetta al Provveditorato interregionale opere pubbliche e a chi gestisce l'isola. Il rischio è che se non si trovano dei luoghi dove portare i sedimenti, il porto rischia di rimanere paralizzato per la mancanza di navigabilità dei canali.

Secondo l'Autorità portuale, la soluzione più semplice sarebbe avviare la ricostruzione delle barene potendo così usare i fanghi. La Legge speciale per Venezia dice infatti che non si possono mandare fuori i fanghi. Ma naturalmente senza il nuovo Protocollo fanghi e il Piano morfologico della laguna non si fa nulla. Anche perché, come ha spiegato la Capitaneria di Porto, senza Piano morfologico non è possibile stabilire i siti dove portare i fanghi. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





La visita della Commissione parlamentare ecomafie ai capannoni della Cosmo di Noale

FOTORAGAZZO

VENEZIA / APAG.17

**Le cerniere del Mose da rifare
Cimolai, Fincantieri e De Pretto
nella gara da 34 milioni di euro**

SALVAGUARDIA

Cerniere Mose da rifare Tre offerte per la gara da 34 milioni di euro

Sono Cimolai, Fincantieri e De Pretto. Polemiche sul «doppio incarico» di due membri della commissione

Alberto Vitucci

Cerniere del Mose ammalorate da sostituire con materiali più resistenti. E cause della corrosione da ricercare e da rimuovere. Un compito arduo quello che aspetta le ditte per la manutenzione straordinaria del Mose. Ieri sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte. La base d'asta è di 34 milioni di euro per un lavoro che potrebbe durare – si legge nei capitolati d'appalto – anche dieci anni. Tre le offerte presentate. Il gruppo Cimolai, Rina Consulting e Forgiatura A.Vienna; l'azienda vicentina De Pretto srl. E la corazzata Fincantieri, che già aveva partecipato alla gara precedente, poi annullata. L'azienda di Stato che costruisce le grandi navi a Marghera e ha

presentato al Comune anche un progetto per la valorizzazione dell'Arsenale.

Adesso le offerte dovranno essere vagliate dalla commissione giudicatrice, nominata ieri dal provveditore Roberto Linetti. Ne fanno parte l'ingegnere Cinzia Zincone, del Provveditorato, Susanna Ramundo, Giuseppe Battaglia e Dario Berti. Qualche polemica sulla nomina di quest'ultimo come membro aggiunto. L'ingegner Berti adesso dovrà giudicare su quali siano le ditte più idonee a intervenire pesantemente sui gruppi «cerniera-connettere», che dalle analisi dei tecnici risultano «pesantemente ammalorati» e attaccati dalla corrosione. Berti è un ingegnere che adesso lavora al Provveditorato alle Opere pubbliche come esperto, fino a qualche anno fa in servizio

alla Comar srl, la società delle imprese del Mose che ha contribuito al montaggio e al collaudo delle vecchie cerniere. Qualche problema di «incompatibilità» anche per Cinzia Zincone. Alto funzionario dell'ex Magistrato alle Acque che ha firmato molti rapporti sui guai delle cerniere, costruite dall'azienda Fip di Selvazzano, controllata dalla Mantovani, maggiore azionista del Consorzio. Zincone è infatti il «Rup» (Responsabile unico del Procedimento) proprio dei lavori delle cerniere. Un doppio ruolo che fa discutere.

Dal Provveditorato rispondono sottolineando la competenza dei due. Solo pochi mesi fa l'altra gara per la manutenzione di Treporti è stata annullata per ricorsi degli esclusi e presunti vizi di forma. —





Melma e corrosione sulla cerniera del Mose sott'acqua

Il nuovo San Siro di Milan e Inter Investimenti privati da 1,2 miliardi

SPORT & BUSINESS

Il progetto è il primo passo per avere la dichiarazione di pubblico interesse

Previsti 60 mila posti a sedere e un distretto dell'entertainment

Marco Bellinazzo

MILANO

Edificare a Milano «lo stadio più bello del mondo» e realizzare intorno al nuovo San Siro un vero e proprio distretto dell'entertainment. Cinema, ristoranti, centri commerciali che trasformino urbanisticamente il quartiere. È questo l'ambizioso piano che Milan e Inter hanno posto a base del progetto stadio e che vorrebbero tramutare in un prezioso contributo alla fase di piena espansione della città che dall'Expo corre verso le Olimpiadi invernali del 2026.

«Qui siamo a Milano e non in Italia e quindi le cose si possono fare e fare bene», ha ironizzato (ma fino a un certo punto) il presidente rossonero Paolo Scaroni in un incontro con i giornalisti tenuto ieri pomeriggio, affiancato dall'ad dell'Inter Alessandro Antonello e dal ceo milanista Ivan Gazidis, appena qualche ora dopo aver ufficialmente avviato l'iter per il nuovo «Stadio di Milano» con il deposito in Comune delle 750 pagine del «Progetto di Fattibilità Tecnico Economica». «Milano deve avere uno stadio all'altezza della sua tradizione e dei suoi primati - ha aggiunto Scaroni -. Milan e Inter devono avere un impianto che possa far salire i ricavi, come prescrive il fair play finanziario della Uefa. Attualmente i due club incassano in me-

dia 40 milioni all'anno ciascuno, la metà o in certi casi un terzo di quanto ottengono i competitor europei». Oggi, ad esempio, gli spazi corporate, i più remunerativi perchè pagati dalle aziende, sono appena 4 mila come ha ricordato Antonello. Nel nuovo impianto si punta invece ad avere 12 mila posti con servizi premium.

Il Progetto di Fattibilità più in generale prevede l'edificazione di un impianto da 60/65 mila posti a sedere e di un distretto multifunzionale nell'area contigua a quella dell'attuale stadio dedicato a sport shopping e divertimento, che rappresenti un luogo di aggregazione in grado di accogliere tifosi e turisti 365 giorni all'anno, dando occupazione a oltre 3.500 persone.

«La nostra scelta - ha sottolineato Gazidis, forte dell'esperienza sul tema maturata ai tempi dell'Arsenal - è fondata su un'attenta analisi condotta negli ultimi mesi delle diverse opzioni e si basa sui migliori benchmark internazionali di stadi e distretti di intrattenimento, come quello del Tottenham e come «L.A. Live», la zona degradata e diventata in pochi anni una zona di grande attrattiva facendo leva su sport e show-business. Ovviamente declineremo tutto secondo il gusto e le capacità italiane».

«L'ipotesi di ristrutturazione del Meazza - ha spiegato Antonello - è stata valutata in questi mesi e scartata perchè presenta diversi problemi, da quelli di convivenza tra un cantiere di tali dimensioni e l'attività sportiva dei due club, con allungamento notevole dei tempi, a quelli legati alla sicurezza, dalla perdita di ricavi per la riduzione per diversi anni della capacità dello stadio ben al di sotto dei 45 mila posti alla necessità di disputare parte dei match casalinghi lontano da Milano» (il sindaco Giuseppe

Sala che invece ha sempre caldeggiato questa soluzione).

Le due società stimano investimenti per oltre 1,2 miliardi (55% per lo stadio e 45 per il distretto per il quale dovrebbe essere costituito un veicolo ad hoc e potrebbero essere coinvolti altri soci), con 80 milioni riservati alle infrastrutture urbanistiche. Per i finanziamenti si potrebbe anche pensare a «cartolarizzare» i flussi di ricavi dell'impianto ovvero a cedere a un'azienda europea i naming rights. Operazione da cui con il nuovo San Siro si potrebbe ottenere un assegno annuo superiore ai 5 milioni. Al netto delle problematiche giuridiche da definire con il Comune. La proprietà infatti resterà a Palazzo Marino con la concessione di un diritto di superficie a 90 anni (sul modello Udinese).

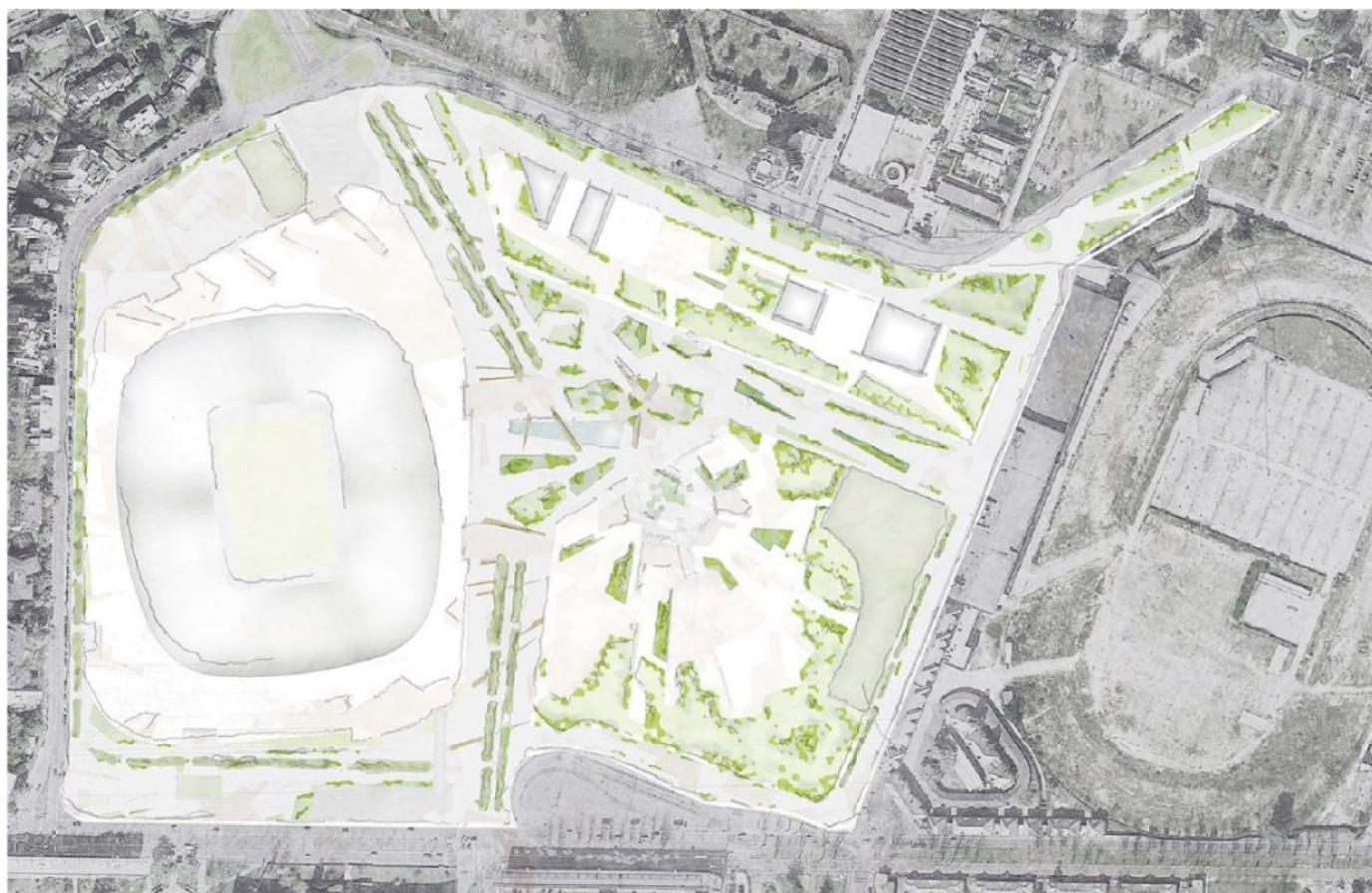
Quanto ai tempi, il Comune avrà ora 90 giorni per decretare la sussistenza di un interesse pubblico sull'opera. Solo allora i club procederanno a redigere un «Progetto definitivo» e in quest'ottica avvieranno una selezione che coinvolgerà studi di architettura internazionale. La legge sugli stadi, dentro il cui solco i club intendono muoversi, stabilisce un percorso accelerato con il coinvolgimento degli enti locali in una Conferenza dei servizi la cui delibera potrà surrogare la variante urbanistica necessaria ad esempio per i cambi di volumetrie implicati dal progetto. Milan e Inter perciò auspicano che l'iter si chiuda entro 18 mesi, in modo da poter concludere il cantiere nei successivi 36, con il debutto nel nuovo stadio nella stagione 2024/25 (ricevute le necessarie autorizzazioni per la fase due dell'area entertainment si profilano altri 36 mesi). In questo modo si potrebbe abbattere San Siro e offrire a Milano un impianto all'avanguardia in un cui inaugurare i Giochi del 2026.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Soci. Alessandro Antonello (ad Inter) e Paolo Scaroni (presidente Milan)



Il nuovo San Siro. Il progetto preliminare presentato al Comune da Milan e Inter per la realizzazione dello stadio e del distretto di San Siro

Mall all'Expo, il fondo Ceetrus subentra agli arabi

L'operazione gestita da Euromilano prevede un investimento di 330 milioni

Sara Monaci

MILANO

Nel nuovo quartiere milanese di Cascina Merlata, interessato da una delle più importanti riqualificazioni urbane della città, escono i sauditi e entrano i francesi. Arriva la società immobiliare francese Ceetrus, che realizzerà il Merlata Mall, il centro commerciale già in fase di realizzazione, la cui apertura è prevista per la fine del 2021. Sarà il più grande Mall del Comune di Milano.

L'operazione comporta un investimento di 330 milioni per 100mila metri quadrati, di cui circa 70mila di superficie affittabile; occuperà a regime oltre mille addetti e si insedieranno qui più di 160 attività commerciali, ricreative e di intrattenimento, tra cui un cinema multisala e una piazza pubblica. Sono previsti 3.500 posti auto coperti.

A gestire il progetto di riqualificazione di tutta la zona di Cascina Merlata è la società Euromilano, che già dai tempi dell'Expo ha avviato la costruzione di grattacieli, aree verdi e edifici scolastici, con l'obiettivo dell'autosufficienza energetica. È stata dunque Euromilano ad avviare una selezione per il Merlata Mall, dopo che l'investitore arabo Fawaz Abdulaziz al Hokair ha lasciato definitivamente il progetto.

Lo scorso anno aveva dato segnali ambigui, facendo capire che avrebbe abbandonato l'iniziativa. Il miliardario saudita - fondatore di Falcon Mall, la società dell'Arabia Saudita pensata per costruire grandi centri commerciali in Europa - è stato infatti messo sotto accusa dal suo governo, e persino rinchiuso all'Hotel Ritz Carlton di Ryad insieme ad un centinaio di paperoni, finiti nelle retate "anti-corrruzione" disposte dal principe erede al trono Mohamed Bin Salman, l'uomo più potente dell'Arabia Saudita. Per molti mesi gli sono state bloccate le finanze e a fine 2018, dopo l'ina-

dempienza del magnate, Euromilano ha deciso la strada del recesso del contratto, valutando le proposte di altri 40 gruppi, per poi scegliere Ceetrus, che per rilevare le quote societarie del centro commerciale ha messo subito sul piatto 90 milioni.

Il centro corona il parco pubblico di 30 ettari dell'area Uptown-Cascina Merlata e costituisce la porta di ingresso a nord-ovest di Milano. Il quartiere è collegato al nuovo polo scientifico-tecnologico Mind, i cui terreni sono di proprietà di Arexpo, dove si trasferiranno le facoltà scientifiche dell'università Statale di Milano e dove sorgerà lo Human Technopole, il nuovo ospedale Galeazzi e dove si insedieranno un centinaio di aziende innovative con i loro laboratori. In prospettiva dunque graviteranno quotidianamente in quest'area, nel giro di una decina d'anni, circa 100mila persone.

Merlata Mall è il secondo grande intervento commerciale operato da Ceetrus nell'area milanese: a Cinisello Balsamo è in corso di realizzazione Milanord2, in partnership con la società Generale Immobiliare Italia, e sempre a Cinisello Balsamo, in partnership con Immobiliare Europea, Ceetrus realizzerà un centro direzionale di 35mila metri quadrati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PROGETTO

Le quote

Per rilevare le quote del Merlata Mall il gruppo francese Ceetrus ha messo sul piatto 90 milioni, all'interno di un investimento complessivo di 330 milioni per 100mila metri quadrati

L'area

L'area è adiacente agli ex terreni dell'Expo, dove sta nascendo il progetto Mind, in cui sorgeranno lo Human technopole, il nuovo ospedale Galeazzi, l'Università Statale di Milano e molte imprese. Si calcola che nel giro di un decennio l'area sarà frequentata da 100mila persone



CICLOPEDONALE DEL MONTELLO

Trenta imprese per l'appalto della "Tradotta"

MONTEBELLUNA. Sono trenta le imprese in gara per l'appalto dei lavori di realizzazione della pista ciclopedonale "della Tradotta". Finora sono stati analizzati gli incartamenti amministrativi, nei prossimi giorni sarà presa visione delle offerte economiche e quindi sarà scelta l'impresa incaricata di realizzare i primi lavori della ciclopedonale per un importo complessivo di 400 mila euro destinati a mettere in sicurezza gli incroci, fare la rampa larga tre metri che salga dalla pedonale fino a via Gazie a Montebelluna, fare lo strato granulare stabilizzato profondo 10 centimetri e largo due metri e mezzo. Partirà all'altezza del cavalcavia di via Gazie e arriverà, dopo 15 chilometri e mezzo, a Nervesa. Non sarà completa né verso Montebelluna né verso Nervesa. A Montebelluna perché va prima eliminato un terrapieno in modo da proseguire poi con una biforcazione verso la stazione e verso la ciclabile per Trevignano. A Nervesa perché nella frazione di Sovilla c'è l'accesso ad una abitazione privata e finché non sarà spostato, la pista non procederà. Il tracciato è parte in trincea, parte in rilevato, parte a piano campagna. Sarà realizzata sulla piattaforma ferroviaria e ovest, invece a Nervesa, dove saranno conservati i binari, correrà di lato, a

80 centimetri dai binari. Il lavoro più consistente riguarda la messa in sicurezza degli incroci con strade a basso, medio e alto traffico, strade sterrate, un canale, un ponte. Dove si incrocia con le strade ci sarà uno strato di asfalto per disegnare le strisce pedonali. Nelle strade a basso traffico ci sarà la segnaletica orizzontale e verticale, in quelle a medio traffico oltre alla segnaletica ci saranno pure i segnali luminosi, in quelle ad alto traffico, come via Feltrina Sud o la provinciale 55 o via Pastro e altre, sarà anche rialzata la piattaforma di attraversamento. Negli incroci con questi tre tipi di strade i ciclisti dovranno passare a piedi, solo negli incroci con le strade sterrate avranno la precedenza sui mezzi eventualmente in transito. In territorio di Volpago, a metà tra le vie Lavaio e San Pio X, la nuova ciclopedonale incrocerà la ciclovía Monaco-Venezia. Tali lavori dureranno un paio di mesi, il che fa ritenere che, tra conclusione della gara d'appalto, affidamento dei lavori, avvio del cantiere, la ciclopedonale "della Tradotta" non sarà percorribile prima di ottobre o novembre. E prima che partano i lavori il Consorzio del Montello dovrà provvedere a eliminare la vegetazione nel frattempo ricresciuta.

Enzo Favero



Un tratto dell'ex tradotta del Montello su cui transiterà una ciclabile



IL DOSSIER DI LEGAMBIENTE

Abusi edilizi e traffico illecito rifiuti Treviso al vertice della classifica veneta

PAESE. Treviso è in testa alla poco edificante classifica dell'illegalità nel ciclo dei rifiuti in Veneto. Centinaia di infrazioni (35 a Treviso) denunce e sequestri: dagli abusi edilizi al traffico illecito di rifiuti, fino allo spettro del disastro ambientale per la vicenda dell'inquinamento da Pfas, così il Veneto si dimostra esposto agli ecoreati: a raccontarlo è il dossier Ecomafia di Legambiente. Il Veneto arriva invece sesto a livello nazionale per reati connessi al ciclo illegale del cemento: le infrazioni accertate sono 306, con 338 denunce e 86 sequestri; il triste primato va alla provincia di Venezia, con il 2, 3% di infrazioni di tutto il territorio nazionale, seguita poi da Vicenza e Treviso.

Numeri importanti anche per quanto riguarda il ciclo illegale di rifiuti, un settore in crescita di anno in anno su tutto il territorio nazionale, pari al 28, 4% del totale dei reati contro l'ambiente: nella nostra regione sono 240 le infrazioni accertate per traffico illecito di rifiuti, 273 le denunce,

2 gli arresti e 90 i sequestri. Il primo posto va alla provincia di Treviso, con oltre un quarto delle infrazioni accertate. È una fattispecie, quella di traffico illecito di rifiuti, che è reato nel nostro paese solo dal 2001: oggi però la legge del 2015 sugli eco-reati prevede pene più severe e dota le forze dell'ordine di strumenti più efficaci.

Sono varie le indagini e i processi in corso per quanto riguarda il settore di rifiuti. A marzo sono state chiuse le indagini per traffico illecito di rifiuti sollevate verso i vertici della Cosmo Ambiente, azienda con sedi a Noale e Paese, dove lo scorso inverno sono stati sequestrati 280mila tonnellate di rifiuti provenienti dal Veneto e altre regioni italiane. Le accuse, per cui è stato chiesto il rinvio a giudizio alla fine di aprile, sono di stoccaggio doloso di rifiuti e messa in commercio per l'asfaltatura delle strade di materiale contaminato. —

G.B.



Una discarica abusiva alle porte di Paese



PEDEMONTANA

La Macevi tra i fornitori del cantiere ora sequestrato

MOGLIANO. Il sequestro del tunnel di Malo lungo la Pedemontana veneta tocca - seppur indirettamente, un'azienda di Mogliano. C'è infatti anche la Macevi (la società non è indagata), tra le aziende responsabili dell'appalto per quella infrastruttura finita nel mirino dei magistrati.

Il decreto di sequestro preventivo firmato dal gip del tribunale di Vicenza Matteo Mantovani, che riguarda l'opera gestita dal consorzio Sis e la società Spv, si collega ad una inchiesta (la terza sull'opera) che vede quattro persone indagate: Luigi Cordaro, direttore di cantiere; Adriano Turso, direttore dei lavori Spv; Fabrizio Saretta, responsabile del lotto; Giovanni Salvatore D'Agostino, direttore tecnico per Spv. Il reato ipotizzato è la frode nelle pubbliche forniture. Sarebbero stati infatti utilizzati materiali non conformi, privi cioè di marchiatura Ce, e diversi da quelli previsti dagli elaborati progettuali.

È una pesantissima tegola

sulla maxi opera che dal vicentino arriva fino all'A27 percorrendo tutta la fascia pianeggiante pedemontana, che rischia di veder slittare i termini del completamento della superstrada, ma l'indagine della procura vicentina potrebbe anche allargarsi. Secondo quanto trapela infatti, nel corso di alcuni dialoghi tra i protagonisti dell'inchiesta si manifesterebbe dell'incredulità e disappunto sul alcune forniture. Diverse le ditte che operavano nel cantiere tra cui appunto la Macevi di Mogliano Veneto (per il calcestruzzo), la Ar.Co di Brescia (strutture metalliche); la Crestan Fratelli di Trissino (calcestruzzo), Edil Centro di Piovene Rocchette (materiale da costruzione), Picenumplast di Fermo (lastre e tubi in plastica), Dywit di Cusago in provincia di Milano (materiali ferrosi) e Assotubi di Cesena (materiali ferrosi). Azienda - va precisato - ad oggi non indagate. —

F.D.W.



Il cantiere della Pedemontana

