

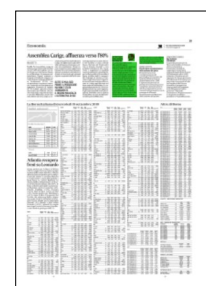
## Rassegna del 19/09/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

19/09/2019	Messaggero	19	In breve - Autostrade Ance, positiva decisione Ue	...	1
<b>SCENARIO</b>					
19/09/2019	Arena	9	Compravendite di case in discesa a Verona	F.L.	2
19/09/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	9	Il primato della città che preoccupa Comune veneto più cementificato	D'Attino Davide	4
19/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Territorio consumato: Veneto maglia nera	...	6
19/09/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	In breve - «Troppi edifici di bassa qualità Ricostruiamoli ecologici e 4.0»	...	7
19/09/2019	Gazzettino	16	Atlantia un responsabile per area e la partita Abertis in mano a Mion	...	8
19/09/2019	Gazzettino	16	Da gruppo centralizzato a vera holding	lil.ab	9
19/09/2019	Gazzettino Belluno	5	Stazione, il progetto è in ritardo - Stazione: cantiere in ritardo, ma si parte	Trentin Alessia	10
19/09/2019	Giornale di Vicenza	38	Cantiere terminato Riapre la strada tra Casoni e Cassola	C.Z.	12
19/09/2019	Mattino Padova	25	«Park a pagamento alla Zip? Meglio rafforzare i bus»	Scigliano Elvira	13
19/09/2019	Mattino Padova	25	«C'è bisogno di un piano non di una nuova tassa» La protesta delle imprese	E.SCI.	15
19/09/2019	Mattino Padova	2	Cemento, Padova maglia nera - Consumo di suolo, Padova quinta in Italia Nel 2018 persi altri 14 ettari di territorio	Cadoni Cristiano	16
19/09/2019	Mattino Padova	3	Intervista a Mario Botta - «Abbiamo costruito città piene di errori Ora bisogna demolire e rifare tutto meglio»	Cadoni Cristiano	18
19/09/2019	Nuova Venezia	29	Logistica, energia e traffici sulla nuova Via della Seta	Pendolini Eugenio	20
19/09/2019	Nuova Venezia	30	Spinea è terza nel Veneto come consumo del suolo - Comuni cementificati, Spinea sul podio Terza in Veneto per consumo di suolo	Tonizzo Massimo	21
19/09/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	21	Atlantia volta pagina in Spea Bove amministratore delegato	...	23
19/09/2019	Tribuna-Treviso	2	Marca soffocata dal cemento - Cemento e asfalto divorano la Marca Scatta l'allarme per verde e falde	Calzavara Valentina	24
19/09/2019	Tribuna-Treviso	2	«A Zaia il premio Betoniera» Opposizioni contro la Regione	V. C.	27
19/09/2019	Tribuna-Treviso	3	Intervista a Marco Tamaro - «La politica sia più coraggiosa contro la logica del capannone»	V. C.	28

**IN  
BREVE****AUTOSTRADE  
Ance, positiva  
decisione Ue**

«La sentenza della Corte di Lussemburgo su concessionaria Sat conferma l'allarme dell'Ance sulla anomalia mercato italiano da sanare al più presto». Così l'associazione dei costruttori in una nota dopo la sentenza della Corte di Giustizia Ue di oggi sulla A12. «La sentenza che ha dichiarato l'Italia inadempiente per la proroga della concessione a Società autostrada tirrenica, per la tratta Livorno-Cecina della A12 Civitavecchia-Livorno dal 2028 al 2046- sostiene Ance- conferma quanto sostenuto da sempre dall'Ance sulla diffusa assenza di concorrenza nel mercato delle concessionarie autostradali in Italia.



**IDATI.** Nel primo semestre, secondo Tecnocasa, transazioni a -2,9%

# Compravendite di case in discesa a Verona

In controtendenza in Italia: solo Firenze fa peggio

A Verona il mercato immobiliare viaggia in controtendenza. E con il segno negativo davanti. Nel primo semestre dell'anno, secondo un'analisi dell'Ufficio Studi Tecnocasa su dati dell'Agenzia delle Entrate, le compravendite in città sono calate del 2,9% rispetto allo stesso periodo del 2018. In particolare dal gennaio al giugno dello scorso anno ne erano state registrate 1.666, passate a 1.617 nei primi sei mesi del 2019.

Tra le dieci grandi città analizzate, fa peggio solo Firenze, dove le compravendite sono diminuite del 7,3% e del 2,3% a Napoli. In tutte le altre città esaminate il mercato immobiliare ha dato prova di vivacità, in modo particolare a Bologna dove si è registrato un aumento del 12,3%, a Milano (+8,5%) e a Roma dove la crescita è stata del 6,9%. Stando ai dati dell'Agenzia delle Entrate, le compravendite a livello nazionale sono aumentate nel primo semestre dell'anno del 6,1% mentre nelle grandi città l'incremento è stato in media del 2,4%.

In queste ultime realtà anche i prezzi, secondo i dati del Gruppo Tecnocasa, sono cresciuti dello 0,9%. A calare sono stati invece i tempi di vendita che, per le grandi città, si assestano a 122 giorni e aumentano in modo inversamente proporzionale alle dimensioni del comune. La tendenza, per le grandi città, parla di una ricerca soprattutto di trilocali, che rappresentano il 40% della domanda,

con l'unica eccezione di Milano dove prevalgono i bilocali, che sono il 45,1% delle richieste.

Tuttavia, secondo Tecnocasa, «la domanda è in aumento e l'offerta inizia a diminuire, soprattutto sulle tipologie di qualità per posizionamento e stato di conservazione». La disponibilità di spesa si concentra nelle fasce più basse, cioè fino a 169mila euro, sia nei capoluoghi di regione che in quelli di provincia.

Le previsioni per il 2019 parlano di volumi in linea con quelli dello scorso anno e di un'ulteriore ripresa dei prezzi nelle grandi città, compresa Verona, tra +1% e +3%.

Valori stabili invece nelle città più piccole e intermedie, come i comuni dell'hinterland e i capoluoghi di provincia, che risultano però dinamiche in termini di transazioni.

A condizionare l'andamento del comparto immobiliare è anche il settore del credito: secondo l'analisi di Tecnocasa, nella seconda metà dell'anno i mutui saranno ancora interessanti e il mercato del credito non si discosterà molto dai risultati del 2018.

Resta da capire come incidere il quadro politico, in particolare sugli investitori, più sensibili agli orizzonti di lungo periodo, e come evolverà l'occupazione che, al momento, resta una variabile importante per il settore immobiliare incidendo sulla fiducia e sulle decisioni dei potenziali acquirenti di prima casa. • F.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Immobiliare.it in Realtycs

### Immobili, valore calcolato automaticamente online

Immobiliare.it, portale immobiliare leader in Italia, ha acquisito il 51% di Realtycs (www.realtycs.it), azienda di riferimento nel settore dei Big Data, delle Valutazioni immobiliari automatiche (Avm) e dei servizi a valore aggiunto per gli operatori di settore.

In seguito a questa operazione e grazie alla collaborazione con Realtycs, su Immobiliare.it è disponibile un nuovo servizio per calcolare online il valore degli immobili.

**PROPTECH.** A circa vent'anni dal lancio dei principali portali immobiliari in Italia e in Europa, il settore immobiliare sta vivendo una nuova fase di impulso innovativo, favorito dai progressi tecnologici nel digitale.

Si tratta del cosiddetto «PropTech», termine che definisce e raggruppa tutte le aziende che stanno contribuendo all'innovazione del real estate.

Nell'ambito delle PropTech

italiane, e in particolare nel settore dei Big Data immobiliari, il progetto Realtycs è partito nel 2014, anno in cui Simone Gadenz, insieme ad altri data scientist con cui ha in seguito co-fondato la società, ha iniziato a lavorare alla definizione degli approcci valutativi e alla realizzazione degli strumenti di analisi e di supporto decisionale che oggi risultano disponibili sul mercato.

#### VALUTAZIONE AUTOMATICA

L'azienda fornisce il servizio di Valutazione immobiliare automatica (Avm, Automated Valuation Model) a Immobiliare.it e ad altre società, come ad esempio Homepal e Casavo, grazie al quale è possibile calcolare in pochi passaggi il valore di mercato di un immobile grazie alla localizzazione e alle caratteristiche dell'immobile stesso.

Realtycs offre inoltre il servizio Avm a diverse banche e società di gestione di Npl (Non performing loans) per la valutazione dei loro stock immobiliari.





Annunci nella vetrina di un'agenzia immobiliare

# Il primato della città che preoccupa Comune veneto più cementificato

Rapporto Ispra 2018, male capoluogo e provincia. Legambiente: è il risultato degli scempi



**Il docente  
Tempesta  
Dato  
influenzato  
dalla  
superficie  
«stretta»  
del Comune**



**Lorenzoni  
Paghiamo  
le scelte del  
passato. Noi  
abbiamo  
azzerato le  
nuove aree  
edificabili**

**PADOVA** I dati, è vero, vanno sempre interpretati. È però indubbio che, sulla base del rapporto diffuso ieri dall'Ispra (l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) sul consumo di suolo in Italia, la provincia e la città di Padova risultino percentualmente quelle più «cementificate» del Veneto. Nello specifico, a livello provinciale, le aree dove sono presenti abitazioni, edifici commerciali, insediamenti produttivi, strade e ferrovie occupano il 19% dell'intero territorio, corrispondente a una superficie di quasi 41 mila ettari, pari a circa 437 metri quadri per abitante. La media su scala regionale, per la cronaca, è del 12,4% (la più alta in Italia dopo il 13% della Lombardia). Mentre le altre province del Veneto si attestano rispettivamente al 17,1% (Treviso), 14,8% (Venezia), 13,7% (Verona), 13,3% (Vicenza), 9% (Rovigo) e 3,3% (Belluno). All'ombra del Santo, invece, la quota di suolo consumato raggiunge il 49,5% per un'estensione di oltre 4.600 ettari, equivalenti a circa 218 metri quadri per cittadino.

Numeri, appunto, che fanno di Padova il Comune più «costruito» della regione, peraltro seguito a ruota da Noventa (44,1%), uno dei paesi della cintura urbana più in espansione negli ultimi anni. Ma di fronte a questi dati che qualcuno potrebbe definire «allarmanti», il professor Tiziano Tempesta, docente di Estimo Territoriale e Ambientale al Bo nonché membro del comitato scientifico che ha curato il rapporto dell'Ispra, invita alla cautela: «Il fatto che il Comune di Padova abbia una percentuale di consumo di suolo così elevata, non mi stupisce più di tanto. Nel senso che - spiega Tempesta - stiamo parlando di una città con una dimensione di "appena" 93 chilometri quadrati, abitata però da oltre 210 mila persone. E, quindi, è naturale che la superficie "costruita" sia molto concentrata e parimenti diffusa in tutto il territorio. Mi stupisce invece di più la percentuale riguardante Noventa e, in generale, quella di tutti gli altri paesi della cosiddetta area metropolitana che in quanto a "cementificazione" - conclude il professore - sono ormai diventati dei veri e propri quartieri di Padova».

Ma la prudenza di Tempesta non piace al presidente di Legambiente, Sandro Ginestri: «Il fatto che la nostra città abbia delle dimensioni piuttosto contenute in rapporto al numero dei residenti, non giustifica lo scempio che è stato compiuto negli ultimi decenni, durante i quali sono state costruite decine di migliaia di case che oggi sono vuote e in cui nessuno andrà mai ad abitare. Bisogna invece puntare - ammonisce Ginestri - sulla rigenerazione ecologica di molte zone di Padova, bloccando o almeno rimettendo in discussione i tanti Pua (Piani urbanistici attuativi, ndr) che sono stati presentati in Comune ma che, fortunatamente, non sono ancora stati approvati né tantomeno convenzionati». Parole condi-

vise così dal vicesindaco con delega all'Urbanistica, Arturo Lorenzoni: «I dati dell'Ispra mostrano indubbiamente una situazione critica per Padova, figlia delle passate politiche urbanistiche e di interventi edilizi autorizzati dalle giunte che ci hanno preceduto. Noi invece - ricorda il vicesindaco - abbiamo azzerato la perimetrazione di nuove aree edificabili già dall'inizio dell'anno scorso. Purtroppo, però, per "smaltire" quanto già accordato ed evitare nuove inutili edificazioni, servono tempo e coraggio. In questo senso, per quanto la legge ci consente di fare, stiamo trattando per rivedere alcuni Pua, in certi casi riducendo le volumetrie e in certi altri con la permuta di immobili da ristrutturare. Sarà un percorso lungo e faticoso - chiude Lorenzoni - Ma sono certo che ce la faremo».

**Davide D'Attino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il consumo di suolo in provincia di Padova nel 2018



Fonte: Elaborazioni ISPRA su cartografia SNPA

L'Ego - Hub

# Territorio consumato: Veneto maglia nera

**VENEZIA** Rapporto Ispra ancora una volta impietoso sul suolo consumato in Veneto con un dato su tutti: il consumo di suolo netto 2017-2018 vede la Lombardia ferma a 633 ettari e il Veneto a 923. La nostra regione, invece, è in compagnia di Basilicata, Abruzzo e Friuli Venezia Giulia sul fronte del «nuovo consumo di suolo» con valori superiori al doppio del dato nazionale sul consumo pro capite. Secondo i dati di Ispra presentati in Senato, con i suoi 923 ettari, il Veneto conferma il primato negativo del 2017. Non va meglio neppure sul fronte delle performance provinciali. Verona è sul podio delle province con 243 ettari di nuovo suolo artificiale. Ed è seguita da altre due venete: Treviso, con un più 187 ettari e Vicenza con più 179 ettari. Scendendo, poi, al livello comunale, spuntano altri nomi veneti. Fra le prime dieci città troviamo sia Verona (33 ettari) che Venezia (19). Non mancano altri primati poco invidiabili anche per i piccoli centri con quasi 45 ettari consumati a Nogarole Rocca, nel Veronese. «I dati delle sei

province venete sono impressionanti, al governatore Zaia dovrebbe andare il Premio Betoniera 2019. Le sue politiche urbanistiche e ambientali si confermano fallimentari, in un territorio che è già uno dei più cementificati d'Europa» attacca il consigliere regionale *dem* Andrea Zanoni che snocciola i numeri: «Il record è della provincia di Verona con 42.482 ettari di suolo consumato pari al 13,7 % dell'intera provincia - spiega il consigliere - e un incremento di 242,7 tra il 2017 e il 2018. Al secondo posto Treviso con 42.392 ettari pari al 17,1% e altri 186,5 consumati, quindi Vicenza con (36.358 ettari pari al 13,4 % e ulteriori 179,4 consumati), Padova (40.923 di suolo consumato pari al 19,1% dell'intera provincia, ha avuto un incremento di consumo di suolo tra il 2017 e il 2018 pari a ben 122,1 ettari), Venezia (36.590 ettari pari al 14,8 % ne ha consumati altri 117,1) Rovigo (con 16.404 ettari pari al 9,0 % ne ha consumati altri 46), infine Belluno (con 12.219 ettari pari al 3,4 % ne ha consumati altri 29,4)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il rapporto Ispra



**IN BREVE****VICENZA****«Troppi edifici di bassa qualità  
Ricostruiamoli ecologici e 4.0»**

**VICENZA** Edificio «4.0», la nuova frontiera dell'edilizia, italiana e anche vicentina: «Anche a Vicenza ci sono moltissimi edifici in periferia di bassissima qualità. Le opzioni sono due: abbattere per ricostruire, oppure ristrutturare con le nuove tecnologie». Ne è convinto Luca Baldin, project manager di Smart Building Italia e organizzatore di una fiera ad hoc sull'edilizia «smart» che si svolgerà dal 13 al 15 novembre a Milano. Il tema è stato toccato ieri mattina nella sede di Confindustria Vicenza, con le testimonianze di esperti e aziende di primo piano (Vimar, Honeywell). «Oggi il 35% dell'energia viene consumata dagli edifici - rileva Baldin -, in un'ottica di contrasto al riscaldamento globale la riqualificazione dell'edilizia esistente o la costruzione con criteri "smart" è quanto mai attuale». «Per le aziende italiane, questo rappresenta una grande opportunità: il settore "Iot", cioè tutto quello che è domotica, raddoppia il proprio fatturato ogni anno».





# Atlantia: un responsabile per area e la partita Abertis in mano a Mion

► Salvataggio Alitalia, l'americana Delta frena: «Siamo interessati solo al 10%». Il governo: tuteleremo i lavoratori ► Va avanti la vendita del 30% di Telepass, si punta a chiudere entro fine anno. Spea, Bove è il nuovo Ad

## LA SVOLTA

ROMA Atlantia, l'uscita di scena dell'ex Ad Giovanni Castellucci lascia aperti sul tavolo del gruppo Benetton tre importanti dossier: Alitalia, Abertis e Telepass. Fronti caldi che saranno il primo banco di prova del nuovo assetto di comando della holding, affidato ad interim al comitato esecutivo guidato dal presidente, Fabio Cerchiai. Che gestirà anche la caccia al nuovo Ad, un uomo che dovrà avere caratteristiche differenti da Castellucci. La nuova Atlantia che probabilmente hanno in mente i Benetton e il presidente della holding Edizione Gianni Mion - che potrebbe allungare il suo mandato oltre la prossima primavera come previsto ai tempi del suo ritorno pochi mesi fa - vedrà non più un uomo solo a gestire tutti i dossier, ma una figura con le capacità di chi deve guidare una holding di partecipazioni ma che sappia anche delegare a dovere in modo che ogni business abbia un suo responsabile.

A dire quanto sia urgente trovare in fretta un nuovo assetto di governo sono i segnali arrivati ieri da Delta, in campo con Fs, Atlantia e il Mef per assumere il controllo di Alitalia. «Siamo interessati ad avere il 10% di Alitalia», ha detto ieri il ceo di Delta, Ed Bastian, in un'intervista pubblicata su Youtube da Capitol Intel. Una frenata rispetto agli sforzi fatti di recente dallo stesso Castellucci di portare gli americani a impegnarsi fino al 15%, al pari del Mef. Secondo il piano Castellucci, Atlantia doveva prendere il 35% nella newco, come Fs. Sembrava quasi fatta dopo gli ultimi ritocchi del piano industriale sulle rotte. E qualche giorno fa il nuovo ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, aveva autorizzato, su richiesta dei commissari Alitalia, la proroga al 15 ottobre del termine per la presentazione dell'offerta vincolante e definitiva. Ieri la frenata di Delta ha cambiato le cose. I sindacati chiedono chiarezza,

il ministro Patuanelli assicura nel rilancio e avverte: «Tuteleremo i lavoratori». Ma il tempo stringe: in cassa ci sono poco meno di 360 milioni ed è urgente un piano industriale. Probabilmente toccherà a Ugo De Carolis, Ad di Adr, a riprendere il filo del discorso.

## FRONTE SPAGNOLO

Castellucci è stato anche il cardine nelle trattative dell'operazione su Abertis e gestiva personalmente i rapporti col gruppo Acs di Fiorentino Perez che controlla il 30% del gruppo spagnolo. Aveva indicato proprio Abertis come l'asset da cui ripartire dopo la tragedia del ponte di Genova. Ora non è escluso che se ne occupi direttamente Gianni Mion, presidente di Edizione, che ben conosce il dossier per aver gestito il tentativo di fusione nel 2006.

Dovrebbe poi andare avanti la vendita fino al 30% di Telepass, che l'ex Ad puntava a chiudere entro fine anno. La società vale circa due miliardi di euro. Al momento la rosa dei pretendenti in gara comprende Warburg Pincus, Partners Group, Apax e un consorzio guidato da Sia Spa.

E già qualcosa si muove. Ieri è cambiato il vertice di Spea, società del gruppo Atlantia finita nell'inchiesta sui falsi report circa lo stato dei viadotti gestiti da Autostrade, controllata dalla stessa Atlantia. L'avvocato Guglielmo Bove è il nuovo Ad che, insieme al presidente Paolo Costa (ex sindaco di Venezia ed ex ministro dei lavori pubblici), guiderà Spea «in questo periodo di transizione». La società ha anche confermato la sospensione dei dipendenti colpiti dai provvedimenti cautelari emessi negli ultimi giorni dalla Magistratura e trasferirà ad altre mansioni tutti i dipendenti coinvolti nelle indagini.

Piazza Affari crede nella svolta fortemente voluta da Luciano Benetton e il titolo Atlantia in Borsa ha recuperato ancora terreno dopo le perdite dei giorni scorsi, guadagnando l'1,54% a 21,08 euro.



GIANNI MION Il presidente di Edizione ha gestito la svolta di Atlantia



# Da gruppo centralizzato a vera holding

## LO SCENARIO

TREVISO Nell'uscita di scena di Giovanni Castellucci da Atlantia e dal gruppo Benetton, c'è qualcosa di più e di diverso che la semplice scelta, fortemente voluta dalla famiglia di Ponzano, di dare un segnale di discontinuità rispetto al passato e alle vicende tragiche del crollo del ponte Morandi.

La decisione assunta martedì, dopo le dimissioni dell'amministratore delegato, di affidare a un comitato esecutivo, previsto dallo statuto della società, la guida di Atlantia è chiaramente una scelta di transizione, dettata dall'esigenza di presidiare la guida della società in una fase estremamente delicata, che la vede impegnata in due complesse partite come l'integrazione con gli spagnoli di Abertis e il salvataggio di Alitalia.

Una fase di passaggio impegnativa e che potrebbe protrarsi anche per qualche mese e ciò spiega la presenza nel neonato comitato esecutivo di figure "forti" e di assoluta affidabilità come quella del presidente della società Fabio Cerchiai e del manager Carlo Bertazzo, da sempre opera-

tivo nel gruppo trevigiano, nonché l'immediata nomina a direttore generale del direttore finanziario Giancarlo Guenzi.

Ma quella che si prospetta per Atlantia non è la semplice ricerca di un nuovo amministratore delegato al posto di Castellucci che quel ruolo ha rivestito per 18 anni. La società dei Benetton si prepara a cambiare pelle. Non dal punto di vista della missione aziendale ovviamente, bensì dal punto di vista organizzativo-manageriale. Alla gestione centralizzata e globale di Castellucci, manager di indiscusse qualità e capacità ma poco incline alle deleghe, dovrebbe infatti sostituirsi un modello che vedrà Atlantia ricoprire la funzione di vera holding, affidando invece la gestione dei diversi business alle singole società operative. In questo senso la figura di amministratore delegato di cui il gruppo Benetton è alla ricerca dovrebbe avere qualità e caratteristiche diverse da quelle di Castellucci, da sempre molto presente in prima persona sulle diverse aree di attività. Per Atlantia si tratterebbe di una vera svolta, nel segno del cambiamento auspicato dalla famiglia Benetton.

**lil.ab.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Belluno Stazione, il progetto è in ritardo

Qualche intoppo deve ancora essere risolto. Offerte con ribassi eccessivi hanno allungato i tempi in due opere urbane, piazzale della stazione e ex chiesa dei Gesuiti. La macchina burocratica sta lavorando per farli partire.

Trentin a pagina V

# Stazione: cantiere in ritardo, ma si parte

► La ditta che si era aggiudicata il restyling del piazzale ha rinunciato all'incarico, ora serve una nuova procedura di partenza: prima un eccessivo ribasso aveva bloccato tutto

**ANCHE IL MILIONE DI EURO ANTICIPATO DAL COMUNE PER STUDI E PROCEDURE SARÀ RIMBORSATO DAL GOVERNO**

### IL PROGETTO

**BELLUNO** Qualche intoppo deve ancora essere risolto. Offerte con ribassi eccessivi hanno allungato i tempi in due dei sei cantieri della Rigenerazione urbana del Comune, non è chiaro quando l'inghippo verrà superato, ma la macchina burocratica sta lavorando per mettere in cantiere prima possibile anche questi due progetti. Ad assicurarli è l'assessore alla rigenerazione urbana Franco Frison. Il tempo delle grandi opere è arrivato, sì, ma che fatica.

### PIAZZALE E CHIESA

I nodi stanno qui. In via Jacopo Tasso, nell'ex chiesa dei Gesuiti sconosciuta e in attesa di una nuova funzione, e nel piazzale della stazione che allo stesso modo non ha ancora una ditta pronta a far partire i lavori. Un'offerta anomala ha bloccato l'iter, all'ex luogo sacro parte del compendio dell'ex caserma Tasso. Un ribasso eccessivo in sede

di offerta, infatti, ha fatto sì che il cantiere non venisse aggiudicato alla prima ditta in graduatoria. È stata proprio l'impresa a fare un passo indietro, invece, nel caso del restyling del piazzale della stazione. Il privato, un'azienda siciliana, aveva inizialmente portato a casa il lavoro con un ribasso del 12% sul costo iniziale. «Ma l'offerta è valida solo per un determinato periodo, dopo scade e la ditta può decidere se confermarla o meno - spiega Frison -. Nel caso della stazione il privato ha deciso di ritirarsi dalla gara. Quindi, come per i Gesuiti, ora sono in corso le procedure amministrative per consentire l'affidamento dei lavori alla seconda ditta in gara. Siamo in contatto con la Provincia di Vicenza, ente che sta curando le procedure di gara». Nel caso del piazzale la seconda ditta sarebbe veneta e avrebbe presentato un'offerta inferiore del 6% rispetto al prezzo iniziale.

### IL PARCO DEL PIAVE

Procedura ferma, in attesa di risposta, per quanto riguarda gli interventi previsti a Lambioi lungo la riva destra del Piave. Qui gli eventi del 29 ottobre 2018 hanno tanto sconvolto l'equilibrio e la conformazione dell'area, distruggendo il parco, da rendere necessaria una modifica al pro-

getto iniziale e una sua riformulazione. Ma serve il via libera da Roma, per poter procedere con il nuovo disegno. «Il permesso deve arrivare dal gruppo di monitoraggio della Presidenza del Consiglio dei ministri - spiega Frison -. Con la nomina dei nuovi sottosegretari l'iter dovrebbe riprendere, perché dovrebbe essere nominato anche il vice segretario con delega alla rigenerazione. Questa, di fatto, è l'unica partita rimasta un po' indietro».

### I CONTI

Per gli altri progetti è tutto in regola. Finora il Comune ha sostenuto costi per circa un milione di euro, riferibili a spese tecniche e di progettazione. Verranno rimborsati dal Governo. «I soldi dovrebbero arrivare non appena il gruppo di monitoraggio si riunisce e li liquida - conclude l'assessore -. Il Governo Salvini - Cinque Stelle aveva portato ad una modifica della convenzione, con un cambiamento proprio sul fronte dei pagamenti. Mentre inizialmente gli accordi parlavano di un trasferimento di fondi iniziale, ora il Comune deve anticipare le spese, renderle e attendere il trasferimento dei soldi».

Alessia Trentin





**IL RENDERING del piazzale della stazione una volta eseguiti i lavori di restyling previsti dal progetto**

**MUSSOLENTE.** I lavori della Spv nella zona

# Cantiere terminato Riapre la strada fra Casoni e Cassola

## Realizzata la galleria artificiale finiti i disagi per i residenti

Dopo tre mesi esatti di chiusura totale e di disagi per residenti e automobilisti, domani via mons. Cuccarollo, la strada provinciale 75 che da Casoni porta alla frazione casolese di Marini, riaprirà al traffico veicolare. La Sis, impegnata nella costruzione, in quel tratto, di una delle gallerie artificiali della futura superstrada Pedemontana, ha infatti completato le opere che richiedevano l'occupazione della provinciale. Proprio ieri i tecnici della società concessionaria dei lavori per la realizzazione della Spv hanno quindi potuto confermare al sindaco di Mussolente Cristiano Montagner l'imminente riapertura dell'arteria che connette il Comune misquilese a quello di Cassola.

«Ringrazio la Sis per aver rispettato i tempi - riferisce il primo cittadino -. La riasfaltatura è pressoché ultimata e tra domani e sabato, in linea con il cronoprogramma, verrà ripristinata la segnaletica ordinaria orizzontale e verticale sia in via mons. Cuccarollo sia sulle vie secondarie lungo le quali, quest'estate, sono stati deviati i flussi dei mezzi pesanti e quelli dei veicoli più



L'area dei lavori a Casoni

leggeri». Via Gaetana Sterni tornerà quindi ad essere percorribile nel senso di marcia sud - nord, mentre in via Postumia e nel tratto di via San Daniele in prossimità dell'incrocio si potrà di nuovo viaggiare in entrambe le direzioni. «In questi primi giorni - raccomanda il sindaco - chiediamo agli automobilisti di prestare particolare attenzione, specialmente in corrispondenza dell'incrocio tra le vie Mons. Negrin, San Daniele e mons. Cuccarollo e di quello fra le vie Postumia, S. Daniele e San Rocco». Venerdì, in ogni caso, i vigili saranno presenti sul posto. ● **CZ.**



# «Park a pagamento alla Zip? Meglio rafforzare i bus»

La soluzione "strisce blu" non convince i dipendenti delle aziende del posto  
Che ogni giorno calcolano al minuto entrate e uscite per evitare l'ingorgo

I parcheggi in Zona Industriale non ci sono e questa è una questione endemica, con la quale i lavoratori hanno a che fare da anni. Metterli a pagamento, dicono, non è una soluzione: «se non ci sono fisicamente», scandisce Andrea Cesaro, di Infocamere, «non ci saranno nemmeno pagando». «Vorrà dire che andremo tutti a parcheggiare da IperLando», scherza (ma mica tanto) Renzo Trolese, altro dipendente di Infocamere.

Il recente convegno all'interno della Settimana Europea sulla mobilità sostenibile ha messo in agenda la questione dei parcheggi della Zip. Tra le proposte allo studio c'è l'introduzione delle strisce blu per la sosta a pagamento. Si ricaverebbero così 856 posti auto a pagamento, ma il piano prevede di arrivare a 1.887 (più 83 per la logistica). Questa ipotesi, conteggiando 1 euro al giorno per parcheggio, così come contempla la proposta, secondo i calcoli di Confapi significherebbe, per un'azienda di 15 dipendenti, un costo di 75 euro in una settimana di 5 giorni lavorativi. In tutto, contando una media di 4,33 settimane, farebbero 325 euro al mese. Più di quanto la stessa azienda - precisa sempre Confapi - spende per i costi di telefonia fissa e mobile dei propri dipendenti. «Questo non è un modo di rilanciare la Zip», continua Renzo Trolese, «un'idea più efficiente sarebbe invece realizzare un parcheggio scambiatore; oppure potenziare i mezzi pubblici, visto che questa zona è raggiunta solo dal numero 7 e da alcuni autobus extraurbani. Io per esempio che vengo dal centro di Padova più volte ho provato ad usare il bus. Il risultato è che passa ogni

30-35 minuti negli orari di punta e ci impiega 40-45 minuti ad arrivare. Con la mia auto non aspetto nessuno e in 12-15 minuti sono a lavoro».

La Zip è senza dubbio tra le zone industriali più importanti d'Italia, ma oggi - è opinione delle aziende e dei lavoratori - è prioritario dotarla di un contesto di infrastrutture, a partire da viabilità e parcheggi (ma gratuiti). «Le aziende», riflette Luciano Frigo, altro lavoratore di corso Stati Uniti, «oggi non hanno bisogno solo di spazi dove costruire sedi e produrre, ma un sistema industriale moderno necessita di strutture di qualità e di strategia dei servizi a supporto. E qui non c'è niente di tutto questo, malgrado ci siano realtà importanti come la nostra, Infocamere».

Cosa c'è, invece, in Zona Industriale? «Qui in corso Stati Uniti sicuramente una giaculatoria di piccoli (per fortuna) incidenti». L'ultimo proprio ieri mentre conducevamo le interviste. Una disattenzione, un po' di fretta e due auto si sono scontrate. Quello che sanno tutti i lavoratori di questa zona è matematicamente semplice: «Se non rispetti gli orari sei spacciato», dice Davide Tubioli, giovanissimo, impiegato da due mesi. «Al pomeriggio devi uscire prima delle 17 o dopo le 18.30. Altrimenti resti imprigionato nel traffico. Io vengo da Vigonza e parto alle 17.15 del mattino per assicurarmi 15 minuti in tangenziale». «Io vengo da Montegrotto», aggiunge Cesaro, «e rischio di impiegarci anche più di un'ora se non azzecco l'ora giusta: tra le 17.15 e le 19 non riesci nemmeno ad uscire dalle traverse di corso Stati Uniti». —

**Elvira Scigliano**





Dall'alto Luciano Frigo e Renzo Trolese. Incidente ieri alla Zip

**CONFAPI**

## «C'è bisogno di un piano non di una nuova tassa»

### La protesta delle imprese

«La Zip ha bisogno di un progetto, non di una nuova tassa». Confapi guida la protesta delle imprese padovane della Zona Industriale.

Alanciare l'appello ci pensa Andrea Tiburli, membro di Giunta con delega alla Zona Industriale: «La Zip è vittima di una totale mancanza di attenzione da parte delle amministrazioni comunali che si sono susseguite negli anni. Viabilità e parcheggi sono problemi che minano alle fondamenta la competitività del nostro tessuto industriale. Misure spot come i posti auto a pagamento oltre a essere inefficaci suonano come una beffa per i nostri imprenditori, già contribuenti».

L'appello è rivolto al vicesindaco Arturo Lorenzoni, che ha tra le sue deleghe le politiche del territorio e sviluppo urbano sostenibile, mobilità e viabilità: «La Zip – tuona Tiburli – ha bisogno di essere rilanciata con un progetto di riorganizzazione complessivo che consideri le opere di manutenzione

e l'intera viabilità, anche solo per evitare o quantomeno ridurre gli incidenti stradali, sempre più frequenti in Corso Stati Uniti, in particolare all'altezza della rotonda in prossimità del Centro Ingrosso Cina. Perché, piuttosto, non pensare di ricavare parcheggi gratuiti a spina di pesce, sistema attraverso cui si creerebbero molti più spazi? Perché non potenziare i bus? Viabilità e parcheggi sono problemi che minano alle fondamenta la competitività del nostro tessuto industriale, per questo invitiamo l'assessore Lorenzoni a considerare la questione come una priorità strategica».

Ma quanti sono i posti per l'auto previsti nella zona? 225 in via Germania e altri 8 per la logistica; 68 più 2 in via Svizzera; 220 più 4 in via Regione Veneto, 67 più 2 in via Grecia, 91 più 3 in via Lussemburgo, 80 più 3 in via Andorra, 105 più 3 in via Belgio. In tutto 856 posti—

**E.SCI.**



# Cemento, Padova maglia nera

La città è quinta in Italia e prima in Veneto per consumo di suolo: quasi il 50 per cento. Anche la provincia è la peggiore in regione

La città di Padova quinta in Italia per cementificazione del territorio e prima in Veneto in questa classifica negativa stilata dall'Ispra. Nel 2018 nel capoluogo sono stati asfal-

tati o comunque urbanizzati altri 14 ettari di suolo. Significa che su 93,03 chilometri quadrati di territorio, il 49,51 per cento (era il 49,4 nel 2017) è impermeabilizzato. An-

che la provincia è la peggiore in regione, con il 19% del suo territorio consegnato al cemento. L'archistar Mario Botta: «Il futuro è rifare demolendo». CADONI / PAGINE 2 E 3

## Consumo di suolo, Padova quinta in Italia. Nel 2018 persi altri 14 ettari di territorio

Mezza città sotto cemento e asfalto e l'intera provincia ha già sacrificato il 19%. Lorenzoni: «Per lo stop serve tempo»

**Cristiano Cadoni**

**PADOVA.** Cammineremo a piedi nudi sul cemento e sempre di meno sui prati. L'Ispra sceglie questa immagine per raccontare un'Italia che non riesce a smettere di consumare il suolo. E un Veneto che pur avendo già consumato il 12% abbondante della sua terra, nel 2018 si piazza ancora davanti a tutte le altre regioni per la cementificazione. Padova, sulle mappe, si distingue con il colore nero. La città è quinta fra i capoluoghi d'Italia per suolo consumato - quasi il 50% - ed è largamente prima nel Veneto, davanti a Novanta Padovana. E prima fra le venete è anche la provincia di Padova, che al cemento ha consegnato il 19% del suo territorio.

### LA CITTÀ DEL CEMENTO

Nel 2018, a dispetto degli slogan sul consumo zero, la città di Padova ha asfaltato o cementificato altri 14 ettari di suolo. Su 93,03 chilometri quadrati di territorio, il 49,51 per cento (era il 49,4 nel 2017) è impermeabilizzato. Sono 40.923 ettari di terra

che ha perso le sue caratteristiche naturali, irrimediabilmente. La mappa elaborata dal Master GiScience del dipartimento Ica dell'università restituisce immediatamente il quadro della situazione: in rosso le aree compromesse, in verde quelle residue. L'indice Baf - che misura la permeabilità dei terreni - ci dice ancora di più: se un terreno in condizioni naturali ha indice 1 e uno totalmente cementificato ha indice zero, oggi Padova misura nel complesso 0,6. Soltanto Torino (65,2%), Napoli (62,9%), Milano (57,5%) e Pescara (51,3%) in tutta Italia - considerando i capoluoghi - hanno compromesso una quota così importante di suolo. Ma Torino si segnala nel rapporto 2018 perché ha invertito la rotta e ha recuperato sette ettari.

### LA PROVINCIA

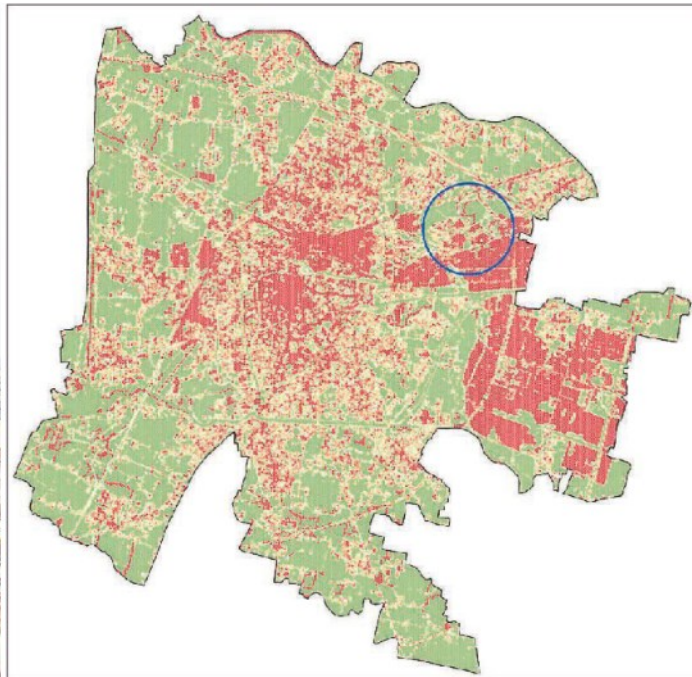
Ma è tutta la provincia di Padova a distinguersi in negativo. Con 40.923 ettari di terra già cementificati (il 19,9%) è prima nel Veneto, davanti alle province di Treviso (17,1) e Venezia (14,8). E non accenna a frenare, visto che nel 2018 si è mangiata altri 122 et-

tari. I comuni della cintura di Padova sono quelli che costruiscono di più. Novanta Padovana ha consumato il 44,2% di territorio, Albignasego il 34,2, Cadoneghe il 33,7, Rubano il 33,2, Selvazzano il 32,1, Abano il 30,1. Tra i primi ci sono anche Galliera (35,2%), Tombolo (33,2%) e Solesino (30,4%), mentre Monselice spicca per i 23,5 ettari consumati solo nel 2018, seguita da Padova (14), Campodarsego (6), Vescovana (4,6) Boara Pisani (4) e Borgo Veneto (3,5).

### «CIVUOLE TEMPO»

L'assessore all'Urbanistica di Padova, Arturo Lorenzoni, rinvia la resa dei conti: «È troppo presto per misurare gli effetti delle nostre scelte che tendono a frenare nuove edificazioni», dice. «Si costruisce ancora perché c'erano diritti acquisiti e si demolisce ancora poco. Ma il futuro è nelle generazioni e nell'eliminazione di volumi: si costruirà solo sull'esistente o eliminando prima qualcosa. E poi io spingerei al massimo i bonus previsti nella legge regionale che punta ad azzerare i consumi di suolo».





A destra la mappa del consumo di suolo a Padova elaborata dal Master GiScience del dipartimento Icea dell'università di Padova: in rosso il suolo consumato

L'architetto Botta a Padova ha progettato il "Fiore" per l'università  
«Non abbiamo ancora toccato il fondo, ma presto capiremo»

# «Abbiamo costruito città piene di errori Ora bisogna demolire e rifare tutto meglio»

«**S**ta arrivando per tutti il momento della consapevolezza. Il suolo non è infinito, bisogna fermarsi e ripensare alle città, che sono state e restano uno straordinario modello di organizzazione della civiltà, ma che andrebbero ricostruite con nuove logiche. Ecco, se guardo al futuro mi convinco che l'urbanistica si occuperà soprattutto di demolizioni». L'architetto Mario Botta va dritto al cuore del tema. Ma prima premette che il caso di Padova non gli è noto nei dettagli, anche se non sono passati tanti anni da quando ha lavorato nella città del Santo per progettare il suo "Fiore" - il complesso didattico dell'università - ai margini del parco Europa. «Il tema del consumo di suolo è mondiale, riguarda tutte le città», prosegue l'architetto. «Siamo quasi alla resa dei conti: prendiamo atto di aver fatto errori e cerchiamo di rovesciare la tendenza».

**Intanto il conto arriva puntualmente. Le città si allagano, sono sempre più calde e meno vivibili. Qualcuno propone i tetti verdi come soluzione, sia per il clima che per gli equilibri idrogeologici. Cosa ne pensa?**

«Un maquillage non è una cura di bellezza. Se una ragazza è bruttina, non basterà il rossetto per renderla più attraente. Il verde sui tet-

ti, nello stesso modo, è più un accorgimento di facciata che altro. Si dà una parvenza di natura, si recupera un po' di ossigeno, ma non è una soluzione. Il problema è strutturale e si risolve ripensando ai flussi naturali e agli elementi fondamentali delle città».

**Ma come si fa? Bisognerebbe cominciare a togliere anziché aggiungere.**

«Proprio così. Infatti la soluzione è demolire. Prendiamo atto che pezzi di città sono fatti male, con materiali fragili e che il loro ciclo si è esaurito. In Olanda dopo 25-30 anni si demolisce, perché si prende atto che il tempo di certe costruzioni è finito».

**Qui da noi non si fa.**

«E invece dovremmo prendere parti intere di città, iniziando dalle periferie, e buttarle giù per poi ricostruirle partendo da un disegno, con una logica di progetto. Oggi le città sono cresciute per effetto di azioni, funzioni e interessi individuali che poco hanno a che vedere con l'interesse pubblico».

**Ripartire da zero, dunque.**

«Le città europee sono un bene prezioso. Siamo andati sulla luna, è stata una straordinaria conquista, ma ammettiamo di non aver saputo trovare un modello di convivenza migliore di quello delle città, dove la civiltà è organizzata in modo esem-

plare. Detto questo, ripartiamo dalle città storiche, prendiamo gli elementi positivi e ce ne sono - e decliniamoli in chiave moderna. Così possiamo costruire grandi piani e usare in modo razionale ed ecologico gli spazi, i materiali, le funzioni».

**Ci vuole un coraggio che nessun amministratore avrà mai. Crede che sia davvero possibile?**

«Non ancora, perché non abbiamo ancora toccato il fondo. Ma ci arriveremo. Per adesso siamo troppo legati all'immagine, alla facciata. È tutto commerciale. Però i bluff non può durare a lungo, le maschere non possono coprire la mancanza di personalità e alla lunga verrà fuori la verità. E cioè che questo modello di sviluppo si è esaurito e che bisogna avere la forza di rinnovare. Demolire e ripartire. Ripensare le città partendo dai grandi insegnamenti del passato».

**C'è qualcuno che ci sta provando?**

«Nei paesi nordici qualcuno ci sta provando. Loro hanno un'urgenza dettata dal clima e sono inevitabilmente più sensibili ai temi ambientali. Per loro rinnovare, sfruttando le nuove possibilità, è un'urgenza. Nell'area mediterranea il clima ci ha sempre permesso di muoverci con calma, siamo più sciuponi e non abbiamo ancora avvertito la stessa necessità. Ma ci arriveremo». —

**Cristiano Cadoni**





L'architetto svizzero Mario Botta ha firmato importanti progetti anche nel Veneto

## IL CONVEGNO

# Logistica, energia e traffici sulla nuova Via della Seta

**A Ca' Foscari discusse le opportunità offerte dall'accordo siglato da Italia e Cina**

**MESTRE.** Traffici commerciali, logistica e settore energetico, oltre al ruolo centrale di infrastrutture come porto e aeroporto: sono queste le linee su cui si svilupperanno i traffici della nuova "Via della Seta", tracciata dall'accordo "Belt and Road Initiative" siglato tra Italia e Cina.

Il piano di investimenti per migliorare le infrastrutture ferroviarie e portuali tra Asia ed Europa potrà così modificare il volto delle imprese veneziane e l'indotto economico dell'intero territorio nazionale. Delle opportunità e dei rischi di questa nuova fase della globalizzazione si è parlato ieri ne campus economico di Ca' Foscari, a San Giobbe. Il convegno - a cui hanno partecipato docenti universitari, imprenditori e il presidente del Porto di Venezia, Pino Musolino - rientra in una più ampia collaborazione avviata tra l'ateneo veneziano e il Sistema portuale veneziano. L'obiettivo è infatti di valorizzare il ruolo del porto come infrastruttura capace di contribuire alla competitività dell'intero territorio e al contempo di avvicinare i giovani ai mestieri della nuova portualità.

«In un territorio come Venezia e il Nordest in generale», spiega Stefano Micelli, docente del dipartimento di management di Ca' Foscari e moderatore dell'incontro, «il porto è un soggetto cruciale, inteso non solo come soggetto che si limita al trasporto di merci e passeggeri ma come piattaforma per la logistica e le relazioni col tessuto im-

prenditoriale».

Ed è proprio in un contesto globale di sviluppo, il capoluogo del Veneto può giocare un ruolo fondamentale: sia in termini politici che economici. Per Renzo Cavaliere, docente al dipartimento di studi sull'Asia e sull'Africa centrale di Ca' Foscari, la nuova Via della Seta deve essere inquadrata in due diverse prospettive. La prima, legata strettamente alle infrastrutture. E quindi: telecomunicazioni, logistica, energia, hub aeroportuali e porti commerciali. Il secondo aspetto riguarda invece il piano di acquisizioni e di joint venture con aziende italiane. E qui i settori interessati sarebbero i più disparati: meccanica, moda, turismo e mercato immobiliare tanto per citarne alcuni. «In questo caso», aggiunge Cavaliere, «devono essere valutate le opportunità e i rischi che derivano dal dialogo con un sistema economico, come quello cinese, assai pianificato e sotto il controllo statale». Uno dei rischi, come spiegato da Peter Buckley (docente all'Università di Leeds e fondatore del Centre for International Business) nella sua relazione, è ad esempio «la scarsa trasparenza nelle norme economiche cinesi». Proprio per questo secondo Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia e Chioggia: «Oggi più che mai è necessario un fronte comune tra i Paesi europei nelle contrattazioni e negli scambi commerciali con il gigante economico cinese». «Solo così», ha concluso Musolino, «si può sperare di chiudere accordi che portino valore e lavoro nei territori». —

**Eugenio Pendolini**



RAPPORTO ISPRA

# Spinea è terza nel Veneto come consumo del suolo

Consumo del suolo: Spinea terza nel Veneto. Dati allarmanti sulla cementificazione 2018, secondo il rapporto Ispra. **TONIZZO** / APAG. 30



Cemento a Spinea

## Comuni cementificati, Spinea sul podio Terza in Veneto per consumo di suolo

Occupato il 43,29% del territorio. Nella Top Ten, guidata da Padova e Noventa Padovana, anche Fiesso e Martellago

**Massimo Tonizzo**

**SPINEA.** Poco meno di metà di suolo consumato. Dati non certo lusinghieri per Spinea e altri due Comuni veneziani quelli diffusi ieri dal rapporto Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) relativi al 2018. Nella classifica regionale sono dunque ben tre i Comuni veneziani che compaiono tra quelli più cementificati.

Dopo Padova (49,51%) e Noventa Padovana (44,18%), al terzo posto assoluto della classifica relativa al suolo consumato in percentuale a livello comunale, si trova Spinea, con un non lusinghiero 43,29%. Nelle ultime posizioni, ma pur sempre una Top Ten dei Comuni più cementificati, compaiono Fiesso d'Artico, settimo con il 37,19% e Martellago, al nono posto con il 36,26%.

Figurano inoltre altri Comuni dell'entroterra tra i primi cento, mentre a livello nazionale e in termini di valore assoluto di superficie consumata, Venezia tra le città capoluogo di provincia è quinta, superata solo da Roma, Milano, Torino e Napoli.

Per Spinea si tratta di un dato non troppo dissimile da quello degli studi precedenti (e infatti la città è molto lontana dai primi posti nell'altra classifica, quella relativa all'incremento 2017-18 di consumo di suolo annuale, guidata da Nogarole Rocca e Monselice) ma che fa lo stesso riflettere su un'area che, a poco a poco, sta diventando la temuta "periferia urbana" di Mestre e che, proprio per questo, reclama una maggior cura degli spazi urbani a disposizione.

Il rapporto Ispra, infatti, oltre a fornire il quadro aggiornato dei processi di trasformazione della copertura del suolo, è un chiaro indicatore dell'impatto del consumo di suolo sul paesaggio e sui servizi e può essere molto utile per capire la trasformazione della realtà urbana di una città come Spinea che, dal punto di vista della densità abitativa, è da anni tra le prime di tutto il Veneto.

In città, intanto, è stata immediata la reazione, preoccupata, alla notizia. «Ci auguriamo che l'amministrazione Venaver sappia continuare lo stop al consumo di suolo»

commenta Giovanni Litt, capogruppo di minoranza per È Tempo – Prospettiva Spinea «non concedendo ulteriori edificazioni, ma rigenerando e riqualificando il suolo già consumato e aumentando gli spazi verdi disponibili». Come esempio, Litt cita l'ultimo piano degli interventi della precedente giunta, votato il 6 aprile 2018, che aveva determinato come all'interno degli ambiti agricoli non fosse più possibile realizzare interventi in ampliamento, aveva rivisto gli indici di edificabilità tenendo conto del piano casa regionale e aveva dato a Spinea, con gli accordi di programma 91.482 mq di nuove aree verdi. «Un bello sforzo» prosegue Litt «forse non sufficiente e poco visibile perché si stanno subendo ancora decisioni di venti anni fa. La priorità di una amministrazione dovrebbe essere quella di liberare suolo, concentrando i volumi come è stato fatto, per esempio, con Piazza Cortina, rendendo di nuovo permeabili oltre duemila mq di superfici precedentemente cementificate». —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## I 10 comuni più cementificati del Veneto

Comuni	Suolo consumato 2018 (%)
Padova	49,51
Noventa Padovana	44,18
<b>Spinea</b>	<b>43,29</b>
Treviso	40,04
Cassola	39,54
Thiene	39,15
<b>Fiesso D'Artico</b>	<b>37,19</b>
San Giovanni Lupatoto	36,67
<b>Martellago</b>	<b>36,26</b>
Zanè	36,21

Fonte ISPRA, rapporto consumo di suolo ed. 2019



Un'immagine dall'alto di Spinea

FOTOPÖRCILE

LA GALASSIA EDIZIONE

# Atlantia volta pagina in Spea Bove amministratore delegato

Dopo l'uscita di Castellucci dalla controllante di Aspi nuovo segnale nel senso del «cambiamento» annunciato da Luciano Benetton

VENEZIA. Cambio al vertice di Spea, società del gruppo Atlantia, finita nell'inchiesta sui falsi report circa lo stato dei viadotti gestiti da Autostrade, controllata dalla stessa Atlantia. L'avvocato Guglielmo Bove è il nuovo amministratore delegato che, insieme al presidente, il veneziano Paolo Costa, guiderà Spea «in questo periodo di transizione, con l'obiettivo di mantenere alta la funzionalità dell'azienda a tutela della sua credibilità e reputazione».

La società ha anche confermato la sospensione dei dipendenti colpiti dai provvedimenti cautelari emessi negli ultimi giorni dalla Magistratura e trasferirà ad altre mansioni tutti i dipendenti coinvolti nelle indagini. Insomma il «cambiamento» di cui lo stesso Luciano Benetton aveva parlato l'altro ieri a Milano, sembra procedere anche dopo l'uscita di Castellucci.

La bufera scoppiata intorno a Spea, che avrebbe ammorbidito i report sulle reali condizioni di alcuni viadotti gestiti da Aspi, ha portato alla fine alle dimissioni del numero uno di Atlantia, Giovanni Castellucci, già sotto pressione da tempo per il crollo del ponte Morandi di Genova l'anno scorso. L'ex amministratore delegato lascia però aperti sul tavolo del gruppo Benetton tre importanti dossier: Alitalia, Abertis e Telepass. Atlantia è il quarto socio in pectore del consorzio for-

Il nuovo manager affiancherà il presidente, il veneziano Paolo Costa

mato da Fs, Delta e Mef per cercare di salvare e rilanciare Alitalia. Qualche giorno fa il nuovo ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, ha autorizzato, su richiesta dei commissari Alitalia, la proroga al 15 ottobre del termine per la presentazione dell'offerta vincolante e definitiva per la ex compagnia di bandiera.

Da qualche mese Castellucci si stava occupando dell'operazione e secondo il suo piano Atlantia dovrebbe prendere una quota del 35% nella newco, come Fs, e con Delta e il Tesoro a completare il quadro con il 15% ciascuno. Castellucci è stato naturalmente anche la figura cardine nelle trattative dell'operazione su Abertis e gestiva personalmente i rapporti col gruppo Acs di Florentino Perez che controlla il 30% di Abertis Hold-Co. Aveva indicato proprio Abertis come l'asset da cui ripartire dopo la tragedia del ponte di Genova. Dovrebbe poi andare avanti la vendita fino al 30% di Telepass, che l'ex a.d. puntava a chiudere entro fine anno. La società vale circa due miliardi di euro. Al momento la rosa dei pretendenti in gara comprende Warburg Pincus, Partners Group, Apex e un consorzio guidato da Sia Spa. Nel frattempo a Piazza Affari il titolo Atlantia ieri ha recuperato ancora terreno, dopo le perdite dei giorni scorsi, guadagnando l'1,54% a 21,080 euro. —





# Marca soffocata dal cemento

Mangiati quasi mille ettari solo lo scorso anno  
 Il Pd attacca Zaia: «Merita il premio Betoniera»  
 Tamaro: «I politici rivedano il modello veneto»

Divorata dal cemento, soffocata dall'asfalto, privata del verde. La Marca Trevigiana ritratta dal rapporto Ispra 2019 soffre. L'analisi dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ri-

cerca Ambientale colloca il Veneto al primo posto in Italia con 933 ettari cementificati nel 2018, davanti alla Lombardia, ferma a 633 ettari. E la Marca è seconda in veneto per quanti-

tà di territorio utilizzato: 42.392 ettari sommersi da capannoni, centri commerciali e strade, in primis la Pedemontana. Regione sotto accusa dal Pd. CALZAVARA/PAGINE 2 E 3

## Cemento e asfalto divorano la Marca Scatta l'allarme per verde e falde

La provincia di Treviso seconda in Veneto per suolo consumato  
 E il cantiere della Pedemontana impatta in modo massiccio

**Da Riese a Spresiano da Montebelluna a Povegliano: 7,5 mq utilizzati per ogni ettaro**  
**Valentina Calzavara**

Divorata dal cemento, soffocata dall'asfalto, privata del verde capace di alleviare gli eventi atmosferici violenti. La Marca Trevigiana ritratta dal rapporto Ispra 2019 soffre in modo eloquente. L'analisi dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale colloca il Veneto al primo posto in Italia con 923 ettari cementificati nel 2018, davanti alla Lombardia, ferma a 633 ettari.

### IDATI LOCALI

Treviso è sul podio veneto, medaglia d'argento per quantità di territorio utilizzato fino ad oggi: 17,11% di superficie pari a 42.392 ettari sommersi da capannoni, centri commerciali, strade.

A conti fatti abbiamo detto addio a 1/6 dei 248.000 ettari del nostro paesaggio. La percentuale più alta di antropizzazione riguarda il capoluogo con il 40,04% di suolo sacrificato dai processi di urbanizzazione e industrializzazione. «I nuovi insediamenti saranno in equilibrio con il territorio, c'è una sensibilità maggiore rispetto al passato sul concetto di tutela ambientale e sulla necessità di recuperare i vecchi immobili», evidenzia il sindaco Mario Conte da Ca' Sugana.

Secondo la panoramica dell'Ispra i buoni propositi restano però sulla carta. Anche l'hinterland trevigiano non scherza in fatto di opere che fanno indietreggiare la campagna, a cominciare dalla Pedemontana Veneta.

### LA PEDEMONTANA

La superstrada che da Montebelluna nel Vicentino giunge a Spresiano, pas-

sando per Montebelluna, ha fatto balzare Treviso in cima alla classifica delle province venete che hanno sprecato più suolo, subito dopo Verona, Padova segue. La media trevigiana è di 7,5 metri quadrati di terreno utilizzato per ogni ettaro, contro una media regionale di 5,0 e una media nazionale di 1,60.

### IL QUADRILATERO

Il maggiore impatto della Pedemontana coinvolge i Comuni di Riese, Spresiano, Povegliano e Montebelluna. Un vero e proprio quadrilatero di cemento. A Montebelluna si



contano in tutto 1.132 ettari erosi con un incremento vertiginoso nell'ultimo anno del +10,650, a Spresiano il trend segna +3,330. Di fatto, sono i Comuni di medie dimensioni a soffrire di più per i cantieri della Pedemontana: Povegliano con 57 metri quadrati sottratti per ettaro e Spresiano con 51,9 metri quadrati per ettaro.

### LA CORSA AL CAPANNONE

Nel Nord Est la corsa al capannone sembra non arrestarsi mai, la Marca Trevigiana non fa eccezione. Mogliano figura nel report Ispra con 1.141,9

ettari edificati (e un'impennata dei livelli di consumo del suolo: +15,030 tra il 2017 e il 2018). Più virtuosa, invece, Castelfranco con 1.347,4 ettari destinati a case ed edilizia industriale, con un'oscillazione minima (solo un +0,740 negli ultimi due anni).

### CONCLUSIONI

Il futuro non sarà affatto roseo. «Si passerà a piedi nudi nel cemento e sempre di meno nelle aree verdi cittadine - prevede l'Ispra - ma il fenomeno non procede di pari passo con la crescita demografica». Siamo di fronte a un pa-

radosso: il 20% del patrimonio edile è vuoto. «Negli ultimi sei anni secondo le stime l'Italia ha perso superfici che erano in grado di produrre 3 milioni di quintali di prodotti agricoli e 20 mila quintali di prodotti legnosi, nonché di assicurare lo stoccaggio di 2 milioni di tonnellate di carbonio e l'infiltrazione di oltre 250 milioni di metri cubi di acqua di pioggia che ora - concludono gli esperti dell'Ispra - scorrendo in superficie, non sono più disponibili per ricaricare le falde e aggravano la pericolosità idraulica dei nostri territori». —

## TRA I COMUNI PIÙ CEMENTIFICATI

In Veneto	
Comune	Suolo consumato 2018 (%)
Padova	49,51
Noventa Padovana	44,18
Spinea	43,29
Treviso	40,04
Casier	35,3
San Vendemiano	28,5
Preganziol	27,3
Paese	26,9
Castelfranco	26,1
Conegliano	25,2
Mogliano	24,7
Arcade	23,7
Montebelluna	23,1

Fonte ISPRA, Rapporto Consumo di Suolo ed. 2019



### CIFRE E DATI

## Nel capoluogo il 40 per cento del territorio è "occupato"

Opere viarie concluse e già operative da tempo come il Passante di Mestre (a sinistra la foto del casello trevigiano di Preganziol) o in fase di realizzazione come la Pedemontana Veneta (sopra uno dei cantieri) hanno impattato in modo massiccio sul territorio della nostra regione e della Marca in particolare, come evidenziato nella tabella con i dati Ispra.



## LA POLEMICA

# «A Zaia il premio Betoniera» Opposizioni contro la Regione

«Per il secondo anno consecutivo il Veneto è la regione italiana con il maggior incremento di consumo di suolo, ben 923 ettari persi per sempre, quasi trecento in più della Lombardia. Tra i tanti riconoscimenti, c'è uno che Luca Zaia merita più di tutti: il premio Betoniera», evidenzia Andrea Zanoni, consigliere del Partito democratico, rileggendo i dati del rapporto Ispra. «Le politiche urbanistiche e ambientali della giunta Zaia si confermano fallimentari, in un territorio che è già uno dei più cementificati d'Europa». Per Zanoni, che a Palazzo Ferro Fini è vicepresidente della commissione Ambiente, «Zaia dovrebbe essere il primo ad adottare politiche di contrasto ai cambiamenti climatici, invece, in maniera scellerata e irresponsabile, continuiamo a essere la Regione con il maggior consumo di suolo e, di conseguenza, contribuiamo alle emissioni di Co2. Un primato di cui qualcuno si dovrebbe vergognare». La provincia di Treviso, dietro solo a quella di Verona, fa scattare un campanello d'allarme sullo sfruttamento indiscriminato del territorio.

Luigi Calesso di Coalizione Civica si sofferma sulla legge regionale per il contenimento del consumo di suolo ap-

provata ormai due anni fa.

«Non ha sicuramente avuto effetto nel corso del 2018, nella nostra regione si registra una crescente urgenza di ridurre la cementificazione, l'impermeabilizzazione e l'asfaltatura del territorio ancora non compromesso», sottolinea Calesso, invitando anche il sindaco di Treviso Conte ad abbandonare la corsa al cemento «compreso il cemento considerato responsabile». La partita della Pedemontana solletica la critica. «Ancora prima di essere terminata e di entrare in funzione, si conferma una infrastruttura che compromette il nostro territorio, contribuisce in modo pesante alla cementificazione, con tutte le conseguenze che ne derivano», ribadisce Calesso.

Rincarica la dose Domenico Losappio, consigliere comunale di Ca' Sugana. «Dal rapporto Ispra il Veneto esce, ancora una volta, con le ossa rotte», denuncia Losappio, «la Lega, in particolare, deve prendersi le sue responsabilità. E anche la giunta Conte ha approvato una colata di cemento del tutto inutile per la comunità. Servono subito alle politiche di contrasto contro "mister cemento" Mario Conte». —

V.C.



Andrea Zanoni



Luigi Calesso



Marco Tamaro, direttore di Fondazione Benetton, critica il modello veneto di sviluppo  
Grandi opere come Superstrada e Passante di Mestre andavano pensate in chiave europea

## «La politica sia più coraggiosa contro la logica del capannone»

**I**l tempo sta per scadere. L'Unione Europea entro il 2050 ha stabilito l'azzeramento del consumo di suolo, ma in Veneto si continuano a stendere tappeti e coperte di cemento sui prati. I dati appena diffusi dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra) mettono la nostra regione in cima alla classifica. «L'Ispra fa la graduatoria dei buoni e dei cattivi, ma occorre un'inversione di tendenza globale». Marco Tamaro, agronomo e direttore della Fondazione Benetton Studi e Ricerche, non ha dubbi.

### Cosa c'è in gioco?

«Il nostro futuro. Siamo obbligati a fare i conti con i cambiamenti climatici, le produzioni alimentari, l'aumento della popolazione mondiale e la sostenibilità».

**A livello locale, Treviso è tra le province del Veneto più ingorde di suolo da coprire con case e capannoni: come si spiega?**

«Il consumo di suolo non si arresta perché siamo ancora legati a un modello di sviluppo basato su cave, capannoni, centri commerciali. Questo sistema è in crisi

ma non abbiamo avuto lo spirito di abbandonarlo».

### Quali responsabilità ha la politica?

«È priva di coraggio, deve imprimere una svolta, attuare davvero il riuso: demolire e ricostruire sull'esistente, senza creare nuove ferite sul nostro paesaggio».

**Anche le infrastrutture, consumano il territorio. Quale può essere il punto di equilibrio tra la realizzazione di un'opera strategica e la salvaguardia ambientale?**

«Ho la sensazione che la Pedemontana sia nata da un'idea che, in corso d'opera, è diventata vecchia. Il Passante di Mestre era necessario, ma così fatto presenta delle contraddizioni difficili da sciogliere. Il nodo delle infrastrutture è importante, non si può smettere di farle, ma serve una progettualità di respiro europeo. Viviamo in un mondo iperconnesso in cui né Zaia né gli altri governatori possono fare da soli. La sostenibilità è una questione internazionale. Implementazione di treni veloci, auto elettriche, riduzione del traspor-

to su gomma devono essere considerati su vasta scala, il campanilismo non va».

### Qualche esempio virtuoso?

«Ben venga l'iniziativa di Assindustria Veneto Centro che sta censendo i capannoni. Ben venga il modello "Torino", l'unica città promossa dall'Ispra che ha recuperato le aree coperte riducendo il consumo di suolo».

### Bisogna lavorare sulla cultura?

«Anche, per questo venerdì 27 settembre alle 9.30 a Fondazione Benetton ospiteremo Zeroismore, un incontro sul tema del consumo di suolo con importanti relatori, tra i quali Michele Munafò dell'Ispra, tutta la cittadinanza è invitata».

### Riusciremo a superare la logica del capannone?

«Solo se archiveremo logica del campanile che ha portato ad avere mille piccole zone industriali sparpagliate ovunque».

### C'è speranza nelle generazioni future?

«I nostri figli hanno avuto dei pessimi padri, il cambiamento non è acqua fresca, staremo a vedere». —

V.C.





Marco Tamaro, agronomo e direttore della Fondazione Benetton Studi e Ricerche