

Rassegna del 24/09/2019

ANCE VENETO

24/09/2019 **Giornale di Vicenza** 8 Costruttori, varata la piattaforma web per fare sistema *Carollo Matteo* 1

ASSOCIAZIONI ANCE

24/09/2019 **Arena** 42 «Memoria Futura», arriva il festival dell'Outsider Art-Arte IRregolare ... 3

24/09/2019 **Corriere della Sera** 29 La Lente - L'allarme dei costruttori: «Concorrenza distorta» *F.Sav.* 4

24/09/2019 **Gazzettino Venezia** 8 Circolo Nardi dibattito sul futuro della città ... 5

24/09/2019 **Stampa** 19 Progetto Italia, concorrenza e ruolo di Cdp Botta e risposta tra Buffagni e l'Ance *P.BAR.* 6

SCENARIO

24/09/2019 **Adige** 11 Le Albere diventano a stelle e strisce *Terrerri Francesco* 7

24/09/2019 **Arena** 16 Quadrante Europa un nuovo terminal da 60 milioni - Quadrante Europa via al nuovo terminal *Zanetti Valeria* 8

24/09/2019 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 2 Tav, partiti i primi cantieri veneti Ed esce il secondo bando di gara - Tav, aprono i primi cantieri ed esce il secondo bando Si lavora per un commissario De Berti: «Pronta nel 2027» *Zambon Martina* 10

24/09/2019 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 11 Project financing per la Nogara Mare No del Consiglio di Stato ad A4 Holding *M.Za.* 12

24/09/2019 **Corriere del Veneto Vicenza e Bassano** 11 Edili: «È ora di fermare il consumo del suolo» *Alba Andrea* 13

24/09/2019 **Corriere di Verona** 6 Primi cantieri veronesi per l'Alta velocità «Sarà pronta nel 2027» - Tav: ecco i primi cantieri veronesi *Zambon Martina* 14

24/09/2019 **Gazzettino** 10 Nogara Mare stop definitivo dei giudici - Nogara Mare, lo stop diventa definitivo *Pederiva Angela* 17

24/09/2019 **Gazzettino Belluno** 10 Urbanistica "mondiale" nel consiglio di giovedì *M. Dib.* 19

24/09/2019 **Gazzettino Padova** 2 Ecco il polo umanistico da 51 milioni - Apre il polo umanistico Restauro da 51 milioni *Giacon Mauro* 20

24/09/2019 **Gazzettino Treviso** 7 Costruire edifici a prova di calamità *Zanardo Mattia* 24

24/09/2019 **Gazzettino Venezia** 13 «Il ponte-diga sul Brenta pronto tra quattro anni» *Perini Roberto* 25

24/09/2019 **Giornale di Vicenza Inserto** 15 Intervista a Luigi Schiavo - «Il Codice degli appalti blocca i piccoli lavori» *M.E.B.* 27

24/09/2019 **Giornale di Vicenza Inserto** 22 Intervista a Giampaolo Crestani - «Non è facile trovare giovani da far crescere» *Carollo Matteo* 29

24/09/2019 **Italia Oggi** 16 Il Grattacielo Intesa Sanpaolo a Torino è il più sostenibile ... 31

24/09/2019 **Nuova Venezia** 16 Il mercato delle costruzioni torna a crescere grazie ai crediti edilizi *Pancino Loris* 32

24/09/2019 **Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso** 2 Intervista a Maurizio Gentile - Bretella Marco Polo e stazione passante - Bretella per l'aeroporto, progetto nel vivo Rfi: conferenza servizi e stazione passante *Marian Matteo* 33

24/09/2019 **Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso** 2 L'apertura di Musolino al collegamento diretto L'allarme degli industriali ... 35

CONFINDUSTRIA. L'Assemblea degli Edili-Impiantisti ieri in Basilica

Costruttori, varata la piattaforma web per fare sistema

Industriali, Cassa edile, scuola Palladio, sindacati offrono consulenze, formazione e altri servizi
Schiavo: «Ricostruiremo città a misura d'uomo»

Matteo Carollo

“Costruire città a misura di cittadino, per dare un nuovo indirizzo, dal punto di vista urbanistico, al territorio”. Deve essere questo l'obiettivo per gli imprenditori edili vicentini, secondo il presidente di Ance Vicenza Luigi Schiavo. O meglio, questo deve essere il sogno dei costruttori, che ieri si sono riuniti in Basilica Palladiana per l'assemblea della sezione Costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza. “Riqualificazione architettonica e riqualificazione sociale: il sistema delle costruzioni a servizio della città” è stato il tema dell'incontro, organizzato in collaborazione con l'undicesima edizione della mostra del Premio internazionale Dedalo Minosse, promossa da Ala-Assocarchitetti. «Lavoro come tutti voi in questo settore, che penso abbia un bel futuro, in prospettiva - è stato il saluto del presidente di Confindustria Vicenza Luciano Vescovi -. Mi piace pensare alla blue economy, più che alla green economy, a una visione del mondo che punta sulla tecnologia, sull'evoluzione, a partire dalle costruzioni».

RIGENERARE Il concetto di “sogno” è stato il tema chiave dell'assemblea. «L'idea è

quella di cominciare a sognare città che dal punto di vista sociale e dei servizi siano più a misura di cittadino», ha spiegato il presidente della sezione Costruzioni edili e impianti di Confindustria Vicenza, Luigi Schiavo, dopo i saluti del sindaco di Vicenza Francesco Rucco, dell'assessore regionale alla formazione Elena Donazzan, del presidente di **Ance Veneto Paolo Ghiotti** e del cofondatore di Ala-Assocarchitetti Giovanni Maria Vencato. «Serve più attenzione nel costruire. Non solo il corso o la piazza, ma in tutta la città le dimensioni devono essere a misura d'uomo. Il sogno è quello di dare un indirizzo nuovo, dal punto di vista urbanistico, al territorio. Oggi ci incontriamo in questo edificio, rappresentazione di uno dei geni dell'architettura, Andrea Palladio. Palladio era uno di noi, un imprenditore edile arrivato poi a realizzare questo edificio: un sogno che si è avverato». Gli obiettivi non prescindono dalla riqualificazione del patrimonio esistente. «Costruire oggi non significa più solo realizzare edifici, ma anche rigenerare il tessuto urbano, riqualificando pezzi di comunità, soprattutto in termini sociali, creando nuovi spazi di condivisione - ha proseguito Schiavo -. È necessario

fare un percorso insieme: imprese, istituzioni, ognuno nel sistema delle costruzioni deve fare la propria parte».

SOGNI CHE SI REALIZZANO. “I sogni sono contagiosi”: è l'intervento di Marta Dalle Carbonare di Professional coach studio 12.23. Illustrando il proprio sogno di bambina di vincere le Olimpiadi e quello del padre Pieraldo Dalle Carbonare con il Vicenza Calcio, ha introdotto i tre relatori successivi, esempi di sogni diventati realtà: Dan Pitera, preside della facoltà di architettura dell'Università di Detroit Mercy ha dunque parlato dei progetti realizzati nella città statunitense, Luca Giannelli, ceo di United Consulting ha illustrato il caso Milanosesto, Maria Claudia Clemente dello studio Labics ha sottolineato i dettagli del progetto delle piscine Jacarandà. In assemblea è stato presentato anche il “Sistema costruzioni Vicenza”, nuova piattaforma web nata dalla collaborazione tra Costruttori edili di Confindustria, Cassa edile, Scuola costruzioni Andrea Palladio e Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil. L'obiettivo è offrire consulenza, formazione, assistenza previdenziale ed altri servizi per il mondo delle costruzioni. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Luciano Vescovi, Luigi Schiavo, Luca Giannelli, Maria C. Clemente, Marta Dalle Carbonare, Dan Pitera



L'assemblea degli Edili in Basilica. FOTOSERVIZIO COLORFOTO ARTIGIANA

L'EVENTO. Dal 4 al 6 ottobre in vari luoghi della città. Ingresso libero «Memoria Futura», arriva il festival dell'Outsider Art-Arte Irregolare

Si terrà dal 4 al 6 ottobre il quarto festival dell'Outsider Art - Arte Irregolare dal titolo «Memoria Futura», organizzato dall'Associazione LAO e dal Nuovo Comitato Nobel per i Disabili di Franca, Dario e Jacopo Fo.

L'evento sarà presentato giovedì prossimo, 26 settembre al MusALab Franca Rame e Dario Fo, sala Ance, presso l'Archivio di Stato in via Santa Teresa, 12. Le manifestazioni vedranno coinvolti diversi luoghi della città con un programma che prevede mostre, convegni, spettacoli teatrali e musicali, proiezioni, spazi espositivi, performance e laboratori dove sarà possibile incontrare esperienze fra le più significative a livello nazionale nel campo dell'Arte Outsider e dell'Arte Irregolare.

Il titolo «Memoria Futura» è stato scelto per ricordare l'importanza della dimensione storica dell'Arte Outsider e allo stesso tempo sottolineare che il Festival è uno spazio per immaginare nuove prospettive estetiche e veicolare importanti contenuti culturali e sociali attraverso la bellezza. Grazie al contributo di atelier, esperti, operatori, studenti e artisti il Festival abbraccia differenti ambiti di interesse ed è accessibile a un pubblico vasto che comprende chi si approccia per la prima volta all'Arte Outsider e chi invece se ne occupa a vario titolo. Partecipazione gratuita.

Il programma della manifestazione e i nomi dei relatori sono sul sito <http://comitatonobeldisabili.it/> o sulla pagina Facebook <https://www.facebook.com/FestivalOtsiderArtVerona>. •



La Lente

L'allarme dei costruttori: «Concorrenza distorta»

«**E**ffetti distortivi sulla concorrenza». Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione degli edili di Confindustria, non risparmia critiche ferocissime all'operazione di aggregazione nelle costruzioni che si sta costruendo attorno a Salini Impregilo (che include Astaldi). Un consolidamento di mercato con l'ingresso nel capitale della pubblica Cassa Depositi a «condizioni non chiare». Buia teme che i piccoli vengano strozzati dal potere negoziale del maxi general-contractor. Polemizzando anche con il viceministro dello Sviluppo Stefano Buffagni che definisce «opaca» la posizione Ance.

F. Sav.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Circolo Nardi dibattito sul futuro della città

GIUDECCA

VENEZIA Un articolato confronto sul presente e futuro di Venezia aprirà oggi la serie di tavole rotonde e dibattiti, parte centrale dell'avviata "Settimana culturale nell'Isola per la Città": varata per il 38° anno consecutivo dal Circolo Nardi alla Giudecca, presieduto da Luigi Giordani, vedrà oggi alle 17.30 - orario anche dei futuri incontri - alternarsi nella sede di calle dei Spini (fermata Actv "Palanca"), gli interventi di Pino Musolino presidente dell'Autorita Portuale, dell'assessore comunale Michele Zuin, di Pier Paolo Campostrini direttore del Corila, di Giovanni Salmistrari presidente di Ance Venezia e dell'architetto Federico Dalla Pupa esperto di sviluppo sostenibile. Modererà Davide Scalzotto, capo della redazione di Venezia de "Il Gazzettino", primo dei giornalisti chiamati a intervenire. Altro importante tema cittadino, quello dei trasporti lagunari, domani: discuteranno delle possibilità di "idrogeno-ibrido-elettrico" Lino Ballarin direttore Rete Operativa Nord Italia Rina Service, Giovanni Seno direttore generale Avm, Fabio Sacco presidente Alilaguna, Moreno Vizanella dell'omonimo Cantiere Navale, e Stefano Bonaldo della segreteria Autorita Portuale; coordinerà Gloria Bertasi. Giovedì 26 focus sui "Cambiamenti Climatici, scenari futuri": interventi del docente cafoscarino Carlo Giupponi, di Gianmaria Sannino responsabile laboratorio modellistica climatica e impatti di Enea, di Alvise Benetazzo ricercatore Cnr Ismar di Venezia, di Paolo Perlasca responsabile Wwf per Oasi Dune degli Alberoni; coordinerà Roberta Brunetti. Conclusione venerdì 27 con "La Difesa della Laguna": relatori Pier Francesco Ghetti già rettore di Ca' Foscari, Pier Paolo Campostrini, Alvise Papa responsabile del Centro previsioni e segnalazioni Maree, Georg Umgißer ricercatore Cnr Ismar di Venezia; moderatore Alberto Vitucci.



IL NUOVO POLO DELLE COSTRUZIONI

Progetto Italia, concorrenza e ruolo di Cdp Botta e risposta tra Buffagni e l'Ance

E' scontro tra l'Ance ed il viceministro alle Infrastrutture Stefano Buffagni. Oggetto del contendere Progetto Italia, il nuovo maxipolo delle costruzioni promosso da Salini assieme a Cassa depositi e prestiti. Sabato, ad un convegno a Varenna, Buffagni ha sostenuto che l'Ance, nel corso di incontri istituzionali con la presidenza del Consiglio e i vertici di Cdp, avrebbe finto contrarietà alla nascita del «Progetto» solo per assicurare la maggioranza dei propri associati e segretamente avrebbe invece dato il proprio assenso. «Tutto falso» sostiene invece il presidente dei costruttori Gabriele Buia, ricordando anzi di aver presentato un esposto a Bruxelles. Buffagni però conferma tutto. «Quando ho parlato del Progetto Italia era presente anche Buia che, seppur invitato da me a farlo, in quella sede non ha smentito la mia ricostruzione». Diversa la versione che fornisce il presidente Ance: «Se il viceministro mi avesse consentito di replicare, ma pare dovesse scappare, avrei potuto puntualmente smentire». E quindi ora Buia, preoccupato per i rischi di distorsione della concorrenza, chiede che «vengano rese pubbliche le condizioni dell'intervento di Cdp». E quindi preme sul governo perché vengano sbloccati «Fondo salva opere e Fondo di garanzia pmi» e faccia ripartire i cantieri. «Stiamo lavorando affinché il settore si risollevi», dice Buffagni. «Serve però serietà da parte delle associazioni di categoria: si pensi a costruire, e non ai contenziosi costanti». P. BAR.



IMMOBILIARE

Via libera dell'Antitrust alla vendita del 97% della società di gestione con oltre 300 immobili in tutta Italia, dove le finanziarie e assicurazioni trentine erano entrate nel 2007

I nordamericani hanno da poco acquisito 15 hotel tra cui Nh e B&B a Trento. Toccherà a loro salvare il fondo Clesio proprietario delle Albere, gravato da 175 milioni di debiti

Le Albere diventano a stelle e strisce

Isa e Itas cedono Castello sgr e 2 miliardi di fondi al colosso Usa Oaktree

FRANCESCO TERRERI

Il quartiere Le Albere a Trento, la catena di alberghi e resort di lusso Italian Hospitality Collection, più di 300 immobili direzionali, commerciali, residenziali, studentati e anche impianti fotovoltaici in tutta Italia, per un valore complessivo di 2,4 miliardi di euro, passano dalla gestione in capo alle principali finanziarie e assicurazioni trentine al controllo della società di investimento statunitense **Oaktree Capital Group**. **Isa**, **Itas** e la società bergamasca **Logafin** cedono infatti ai nordamericani il 97% di **Castello sgr**, la società di gestione di fondi immobiliari tra i quali **Clesio** e **Trentino Re** investiti in provincia. Il 4 settembre - la decisione è stata pubblicata ieri sul Bollettino - è arrivato il via libera dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Per l'Antitrust l'acquisizione del controllo di Castello da parte di Oaktree non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nei mercati interessati. Finisce quindi una vicenda più che decennale che aveva visto una serie di investitori trentini, oltre a **Isa** e **Itas** prima c'era anche **Fondazione Caritro** e altri ancora, proiettati nella gestione di grandi patrimoni immobiliari a livello nazionale. Oaktree acquisisce il 97% di Castello sgr attraverso **Ocm Luxembourg**, società di diritto lussem-

burghese indirettamente controllata da alcuni fondi che fanno capo alla società Usa. Resta azionista di Castello con il 3% circa il management, in particolare l'amministratore delegato **Giampiero Schiavo**. Dopo l'uscita di **Fondazione Caritro** e quella, più recente, di **Maire Investments**, **Isa** aveva il 79,1% di Castello, **Itas** il 14,3% e **Logafin** il 3,6%.

Attraverso l'acquisizione, si legge nella delibera dell'Antitrust, Oaktree intende effettuare il proprio ingresso nel mercato italiano della gestione di fondi d'investimento immobiliare di tipo chiuso. Intanto però gli americani hanno già messo le mani su 15 strutture ricettive finora in capo a fondi gestiti dalla sgr, per un valore di 250 milioni. Attraverso il nuovo fondo **Star**, di cui rimane gestore Castello, Oaktree ha rilevato, tra l'altro, **Nh Hotel** alle Albere, gestito dall'omonima catena spagnola e valutato 15,4 milioni, e **B&B Hotel** dell'interporto, che fa parte della catena della ricettività low cost francese in via di acquisizione da parte della banca d'investimento **Goldman Sachs**, anch'essa statunitense. Nel portafoglio oggetto dell'operazione ci sono anche le strutture di lusso in Toscana, Sardegna e Val d'Aosta che fanno capo a **Italian Hospitality Collection** (Ihc). **Isa** è uscita pure da Ihc, lasciando la società in mano a Castello cioè, ora, a Oaktree.

Castello sgr, in quanto gestore di oltre 30 fondi di investimento, ha sempre

avuto bilanci positivi e distribuito dividendi generosi. I conti 2018 si chiudono con un utile netto che sfiora i 3 milioni (2 milioni 986 mila euro), rispetto ai 2,9 milioni del 2017. Ai soci è stato distribuito un dividendo complessivo di 2,4 milioni. Il patrimonio netto della società si attesta sui 20 milioni, cioè circa 5 euro per azione rispetto ad un valore nominale di 1 euro, ma nell'ultimo aumento di capitale le azioni sono state valutate 11 euro ed è probabile che Oaktree abbia pagato una cifra vicina a quest'ultima.

Ciò nonostante un anno fa, nel settembre 2018, **Isa**, **Itas**, **Logafin** e management diedero mandato a **Mediobanca** per la valorizzazione della loro partecipazione, cioè per trovare un acquirente. In sostanza le società trentine (e quella bergamasca) hanno deciso di monetizzare l'investimento nella società, che risale al 2007 e parte proprio con la maxi operazione immobiliare sull'area ex Michelin a Trento da cui è sorto il quartiere delle Albere.

La vicenda del fondo Clesio, proprietario delle Albere, è una delle poche definite «sfortunate» nel carnet di Castello. I sottoscrittori del fondo continuano ad essere trentini, da **Isa** a **Itas**, da **Fondazione Caritro** a **Dolomiti Energia**. Dopo aver ceduto all'ente pubblico il Muse e la Buc e ai soci diverse sedi, Clesio si ritrova con oltre 200 milioni di immobili invenduti, 175 milioni di debiti e un valore netto di 35 milioni rispetto agli 80 iniziali. Ora toccherà agli americani provare a ristrutturare il debito e a evitare il default.



A sinistra, il quartiere delle Albere. Sotto, il B&B Hotel all'interporto

LOGISTICA

Quadrante Europa
un nuovo terminal
da 60 milioni

► ZANETTI PAG 16

LOGISTICA E STRATEGIE. Parte la progettazione del Quarto Modulo, investimento di 60 milioni

Quadrante Europa via al nuovo terminal

Sarà operativo nel 2026, collegato da bretella alla Tangenziale Nord Sboarina: «Un passo avanti anche per il Central Park a Verona Sud»

Valeria Zanetti

Dopo il protocollo d'intesa tra Consorzio Zai e Rete ferroviaria italiana (Rfi), datato 2017, arriva lo studio di fattibilità del nuovo terminal dell'Interporto Quadrante Europa, accompagnato dalla certezza del finanziamento da circa 60 milioni. L'annuncio ieri ai Terminali Italia, che fanno capo a Rfi, dove sono operativi due moduli per lo scambio intermodale (altri terminali del Quadrante Europa sono Interterminal e Qetg, ndr).

La progettazione del cosiddetto Quarto Modulo, considerata l'importanza strategica dell'intervento, è cofinanziata dall'Ue nell'ambito del programma "Veneto Intermodal", presentato da un consorzio guidato da Consorzio Zai, Rfi, Regione e Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale. Si procederà per step: entro il 2020 il preliminare, al 2021 il definitivo-esecutivo. Dal 2022 al 2025 la realizzazione dell'infrastruttura, che dovrebbe funzionare dal 2026 in coincidenza con l'entrata

in funzione della Galleria di Base del Brennero, e con lo sviluppo dell'alta velocità verso Est. Il terminal, attrezzato con cinque binari da 750 metri, estensibili fino a un chilometro, gru a portale e aree di stoccaggio, consentirà di aumentare la capacità complessiva del Quadrante Europa, per rispondere alla crescente domanda di trasporto combinato ferroviario.

«La giornata è storica», dice Matteo Gasparato, presidente Consorzio Zai. «Il nuovo modulo potrà essere dedicato alla movimentazione di treni intermodali provenienti dal Nord Europa e in futuro dai porti tirrenici e adriatici. L'intervento sarà in capo a Rfi e resterà nel suo patrimonio. Sarà inoltre connesso al nodo Verona della linea ad alta velocità Brescia Verona».

La realizzazione richiederà una nuova viabilità di accesso. «Sarà costruita una bretella dalla tangenziale Nord, attuale uscita di San Massimo con sottopasso in prossimità della linea ferroviaria Milano-Venezia», aggiunge Rfi per bocca dell'ad e direttore generale Maurizio Gentile. E

parla di un'opera in linea con Agenda 2030 dell'Onu e Libro bianco dei trasporti Ue che fissano l'incremento del 50% del traffico su rotaia al 2050 +30% al 2030. «Sul Veneto, area strategica, siamo pronti a investire 13 miliardi. A Verona il Quarto Modulo consentirà di lavorare almeno 90 treni al giorno contro gli attuali 60», spiega.

L'assessore regionale alle Infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti, evidenzia che la progettualità condivisa con Rfi sarà parte integrante del Piano regionale trasporti, che si presenta oggi a Palazzo Balbi e «spero presto convertito in legge: interventi come il Quarto Modulo assicurano sostegno all'export regionale concentrato sulla direttrice del Nord-Est Europa».

L'opera avrà anche una ricaduta sulla città. «Permetterà il recupero dell'ex scalo merci e la realizzazione del grande parco urbano di Verona Sud», conclude il sindaco Federico Sboarina, ricordando che il Comune è socio di Consorzio Zai, con Provincia e Camera di Commercio. •



I numeri

IDATI DEL PROGETTO

60 milioni: è l'ammontare dell'investimento complessivo per la realizzazione del Quarto modulo a cinque binari da 750 metri all'Interporto Quadrante Europa. Servirà a ricevere e a lavorare i treni merci e i loro carichi destinati a tutto il continente.

Sono 90 al giorno i treni che la struttura potrà

ricevere al posto degli attuali 60.

Sarà il 2026 l'anno in cui si prevede di completare l'opera in tempo per ricevere i flussi in aumento determinati dall'entrata in funzione della Galleria di base del Brennero.

Sono 28 milioni le tonnellate di merci transitate dal Quadrante Europa, il primo interporto d'Italia, l'anno scorso, di cui 8 milioni via treno. I treni lavorati sono stati in tutto circa 16mila.



I partecipanti alla presentazione del progetto del nuovo terminal

Infrastrutture L'Alta Velocità**Tav, partiti i primi cantieri veneti
Ed esce il secondo bando di gara**

VENEZIA L'Alta velocità diventa realtà in Veneto con la comparsa dei primi cantieri fra Sommacampagna e Sona. Giusto in corrispondenza con l'uscita del secondo bando, ieri, per la realizzazione proprio sulla tratta veronese.
a pagina 2 **Zambon**

Infrastrutture**Tav, aprono i primi cantieri
ed esce il secondo bando
Si lavora per un commissario
De Berti: «Pronta nel 2027»**

VENEZIA Barriere di sgargiante plastica arancio e i cartelli d'ordinanza che riportano il nome del general contractor «Cepav Due» e il numero del cantiere.

Fra Sommacampagna e Sona spuntano i primi cantieri veneti dell'alta velocità proprio nei giorni in cui Cepav Due dà notizia del secondo bando di gara della tratta Brescia-Verona rimasta al palo, giova ricordarlo, per oltre un anno per un cortocircuito fra Mit, ministero delle Infrastrutture, Rfi e il general contractor, appunto. Nell'ultimo scorcio dell'era Toninelli al Mit, però, i documenti necessari ad avviare la macchina degli espropri sono stati prodotti da Rfi e i risultati sono un bando di gara via l'altro. Pubblicati a tambur battente da Cepav Due.

E, appunto, le prime chiazze d'arancio-cantiere su suolo veneto. Il primo bando da 205 milioni per la realizzazione della galleria di Lonato del Garda è comparso il 6 agosto scorso. Ieri si è data notizia di un secondo bando con base d'asta di circa 147 milioni di euro che prevede come termine di presentazione delle offerte il 5 novembre. Scrive il general contractor nella nota: «bando per l'affidamento dei lavori e delle relative opere di consolidamento della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona - tratta Brescia Est - Verona».

Il bando prevede la realizzazione di «rilevati ferroviari, due trincee ferroviarie, due gallerie artificiali policentriche ferroviarie, una galleria naturale policentrica ferro-

viaria e relative opere di completamento connesse e/o interferenti (sottopassi, sottovia, cavalcavia e opere stradali) situate in provincia di Verona, nei comuni di Sona e Sommacampagna». Detto fatto, le aree interessate sono già in fase di delimitazione del cantiere. Perché l'ordine di scuderia, ora, è di non perdere neppure un minuto.

Anzi, se possibile, di recuperare il tempo perduto anche perché della cosiddetta «Tav veneta», la prima tratta sulla Brescia-Verona è la più complessa a causa di gallerie e delicatezza dei territori attraversati. Si parla di 11 comuni attraversati nelle province di Brescia, Mantova e Verona per un tracciato di 48 km, compresi i 2,2 km dell'interconnessione «Verona Merce» di collegamento con l'asse Verona - Brennero. Un punto cruciale visto che coincide con l'intersezione fra il corridoio europeo est-ovest «Mediterraneo» e, in perpendicolare, il corridoio nord-sud «Scandinavo-Mediterraneo».

Franco Miller, delegato per le Infrastrutture di Confindustria Veneto spiega: «Questo secondo bando dimostra che la Tav veneta può ritenersi davvero avviata. Certo è che secondo me sarebbe interessante finire entro il 2025 per avere l'alta velocità in tempo per le Olimpiadi invernali del 2026. E per bruciare le tappe del cronoprogramma, però, servirebbe un commissario. E mi risulta che al Mit non fossero refrattari all'idea. Così come confidiamo in un impulso del nuovo ministro Paola De Micheli per velocizzare

la fine dei passaggi progettuali della Verona-Vicenza e della Vicenza-Padova che è ancora più arretrata. Il tutto è fermo in Italferr, controllata di Gruppo FS. L'intero tracciato veneto è già finanziato, ora si deve accelerare». L'idea è di cantieri in contemporanea che, da Verona in poi, avranno un altro general contractor, il consorzio Iricav Due che comprende Astaldi, Salini Impregilo, Ansaldo, Condotte e Fintecna.

«Certo che c'è fretta - conferma l'assessore regionale Elisa De Berti - per noi il quadruplicamento ferroviario è ossigeno indispensabile. Che sia pronto entro il 2025 è complicato ma senz'altro dovrà esserlo entro il 2027 quando entrerà in funzione il tunnel di base del Brennero che conterà i due principali corridoi europei. E si conclude De Berti - un commissario può velocizzare la realizzazione dell'opera, se il ministro valutasse questa strada come Regione non ci opporremmo di certo. Diciamo che con il ministro De Micheli ci sono estremi per lavorare in maniera spedita. Dai primi contatti, mi risulta che il nuovo ministro sia una donna molto operativa e sul pezzo».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Alessandro Russello



Massicciata

Intorno alle massicciate della linea ferroviaria storica fra Sona, Sommacampagna e Lugagnano, nel Veronese, sono comparsi i primi cantieri dell'alta velocità e i cartelli di Cepav Due



La sentenza

Project financing per la Nogara Mare No del Consiglio di Stato ad A4 Holding

VENEZIA Il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso del raggruppamento di imprese facente capo alla Brescia-Padova mettendo un punto definitivo sulla vicenda della Nogara-Mare. Il project financing era stato di fatto archiviato dopo la valutazione del comitato

scientifico regionale. I privati avevano chiesto la rifusione delle spese sostenute per la progettazione ma l'ultimo grado di giustizia amministrativa ha ritenuto di da ragione a Palazzo Balbi. (m.za.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'assemblea Edili: «È ora di fermare il consumo del suolo»

VICENZA «Suolo ne è stato consumato abbastanza. Mettiamo a frutto quanto è già stato costruito con il recupero in edilizia». A provare a dare una nuova direzione alla propria categoria, gli industriali edili, è il presidente degli edili di Confindustria Vicenza Luigi Schiavo. L'associazione dei costruttori industriali riunisce circa 180 imprese vicentine e ieri ha riunito la propria assemblea generale in Basilica. «Il comparto edile, in questo momento, vede una sostanziale stabilità di fatturato. Anche la perdita di occupazione si è fermata – rileva il presidente – del resto, negli anni scorsi si era toccato il fondo. Ora grandi opere come la Pedemontana consentono all'industria di "tenere"». Per Schiavo «il 2020 potrebbe comunque essere un anno di nuovo slancio: spero vengano messi in moto piccoli cantieri, si dia spazio alle necessità dei Comuni e dell'edilizia scolastica. Di necessità ce ne sono tante, a livello locale. Certo, servirebbe una sburocratizzazione, soprattutto ai codici degli appalti e dei contratti». Si guarda al «piccolo» perché, in tema di grandi opere, secondo l'imprenditore «progetti come quello della Valdastico Nord rischiano di rimanere un sogno, Veneto e Trentino sono fermi su posizioni diverse, difficile si vada avanti». L'incontro di ieri por-

tava il titolo «Riqualificazione architettonica e riqualificazione sociale: il sistema delle costruzioni a servizio della città». Inevitabile il richiamo all'impetosa fotografia che l'agenzia ambientale Ispra ha restituito sul consumo di suolo nel Veneto, area in cui la cementificazione ha raggiunto livelli elevati. «La nostra Regione – commenta Schiavo – è stata fra le prime, due anni fa, a dotarsi di un regolamento per limitare il consumo di suolo. Sempre in ottemperanza alla norma nazionale che prevede il "consumo zero" nel 2050. Anche secondo noi nel piccolo e nel grande il futuro è creare nuova efficienza per l'edilizia e per l'urbanistica esistente. Del resto, il recupero già oggi costituisce una parte importante dell'attività economica del settore. Il merito va anche ad incentivi, leggi di contenimento e agevolazioni che, mi auguro, verranno rinnovati dal nuovo esecutivo».

L'associazione ha attribuito un riconoscimento a una delle opere in concorso al premio ai committenti Dedalo Minosse. «È stato premiato il nido-scuola Jacarandà di Milano – spiega Marcella Gabbiani, dell'organizzazione del premio – una realizzazione innovativa nella concezione architettonica e nell'impianto pedagogico-didattico».

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRASPORTI SONA E SOMMACAMPAGNA NEL NUOVO BANDO

Primi cantieri veronesi per l'Alta velocità «Sarà pronta nel 2027»

VERONA Fra Sommacampagna e Sona spuntano i primi cantieri veneti dell'alta velocità proprio nei giorni in cui Cepav Due dà notizia del secondo bando di gara della tratta Brescia-Verona rimasta al palo, giova ricordarlo, per oltre un anno per un cortocircuito fra Mit, ministero delle Infrastrutture, Rfi e il general contractor, appunto. Nell'ultimo scorcio dell'era Toninelli al Mit, però, i documenti necessari ad avviare la macchina degli espropri sono stati prodotti da Rfi e i risultati sono un bando di gara via l'altro. Pubblicati a tambur battente da Cepav Due. Ed ecco le prime chiazze d'arancio-cantiere su suolo veneto.

a pagina 6 Zambon

Tav: ecco i primi cantieri veronesi

Esce il secondo bando. Miller: «Bene ma serve un commissario». De Berti: «Finita entro il 2027 »

La vicenda

- Dopo oltre un anno di stop, la Tav veneta prende velocità

- A inizio agosto la pubblicazione del primo bando di gara da 205 milioni per la galleria di Lonato, nel Bresciano

- Di ieri il secondo bando da 147 milioni come base per i lavori fra Sommacampagna e Sona, i primi su suolo veneto

- Da più parti si invoca la nomina di un commissario per velocizzare la gestione amministrativa e recuperare così il tempo perduto nell'ultimo anno

- Due le scadenze possibili: il 2026 per i Giochi olimpici e il 2027 con il tunnel di base del Brennero

147

milioni di euro è il valore del secondo bando per la Tav veneta

VERONA Barriere di sgargiante plastica arancio e i cartelli d'ordinanza che riportano il nome del general contractor «Cepav Due» e il numero del cantiere.

Fra Sommacampagna e Sona spuntano i primi cantieri veneti dell'alta velocità proprio nei giorni in cui Cepav Due dà notizia del secondo bando di gara della tratta Brescia-Verona rimasta al palo, giova ricordarlo, per oltre un anno per un cortocircuito fra Mit, ministero delle Infrastrutture, Rfi e il general contractor, appunto. Nell'ultimo scorcio dell'era Toninelli al

Mit, però, i documenti necessari ad avviare la macchina degli espropri sono stati prodotti da Rfi e i risultati sono un bando di gara via l'altro. Pubblicati a tambur battente da Cepav Due.

E, appunto, le prime chiazze d'arancio-cantiere su suolo veneto. Il primo bando da 205 milioni per la realizzazione della galleria di Lonato del Garda è comparso il 6 agosto scorso. Ieri si è data notizia di un secondo bando con base d'asta di circa 147 milioni di euro che prevede come termine di presentazione delle offerte il 5 novembre. Scrive il general contractor nella nota: «bando per l'affidamento dei

lavori e delle relative opere di consolidamento della linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona - tratta Brescia Est - Verona».

Il bando prevede la realizzazione di «rilevati ferroviari, due trincee ferroviarie, due gallerie artificiali policentriche ferroviarie, una galleria



naturale policentrica ferroviaria e relative opere di completamento connesse e/o interferenti (sottopassi, sottovia, cavalcavia e opere stradali) situate in provincia di Verona, nei comuni di Sona e Sommacampagna». Detto fatto, le aree interessate sono già in fase di delimitazione del cantiere. Perché l'ordine di scuderia, ora, è di non perdere neppure un minuto.

Anzi, se possibile, di recuperare il tempo perduto anche perché della cosiddetta «Tav veneta», la prima tratta sulla Brescia-Verona è la più complessa a causa di gallerie e delicatezza dei territori attraversati. Si parla di 11 comuni attraversati nelle province di Brescia, Mantova e Verona per un tracciato di 48 km, compresi i 2,2 km dell'interconnessione «Verona Merce» di collegamento con l'asse Verona - Brennero. Un punto cruciale visto che coincide con l'intersezione fra il corridoio europeo est-ovest «Me-

diterraneo» e, in perpendicolare, il corridoio nord-sud «Scandinavo-Mediterraneo».

Franco Miller, delegato per le Infrastrutture di Confindustria Veneto spiega: «Questo secondo bando dimostra che la Tav veneta può ritenersi davvero avviata. Certo è che secondo me sarebbe interessante finire entro il 2025 per avere l'alta velocità in tempo per le Olimpiadi invernali del 2026. E per bruciare le tappe del cronoprogramma, però, servirebbe un commissario. E mi risulta che al Mit non fossero refrattari all'idea. Così come confidiamo in un impulso del nuovo ministro Paola De Micheli per velocizzare la fine dei passaggi progettuali della Verona-Vicenza e della Vicenza-Padova che è ancora più arretrata. Il tutto è fermo in Italferr, controllata di Gruppo FS. L'intero tracciato veneto è già finanziato, ora si deve accelerare». L'idea è di cantieri in contemporanea che, da Verona in poi, avran-

no un altro general contractor, il consorzio Iricav Due che comprende Astaldi, Salini Impregilo, Ansaldo, Condotte e Fintecna.

«Certo che c'è fretta - conferma l'assessore regionale Elisa De Berti - per noi il quadruplicamento ferroviario è ossigeno indispensabile. Che sia pronto entro il 2025 è complicato ma senz'altro dovrà esserlo entro il 2027 quando entrerà in funzione il tunnel di base del Brennero che conetterà i due principali corridoi europei. E si conclude De Berti - un commissario può velocizzare la realizzazione dell'opera, se il ministro valutasse questa strada come Regione non ci opporremo di certo. Diciamo che con il ministro De Micheli ci sono estremi per lavorare in maniera spedita. Dai primi contatti, mi risulta che il nuovo ministro sia una donna molto operativa e sul pezzo».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cartello È il Consorzio Cepav Due responsabile dei lavori tra Sona e Sommacampagna (Foto Sartori)



**Sui binari**

Sopra un treno
sfreccia nei
pressi di
Somma-
campagna, che
assieme a Sona
sarà
interessata dai
primi cantieri
Tav. Qui a
destra,
macchinari al
Quadrante
Europa (Foto
Sartori)

**La sentenza
Nogara Mare
stop definitivo
dei giudici**

Dopo quindici anni di carte, sulla Nogara Mare rotola una pietra tombale. A calarla è la sentenza con cui il Consiglio di Stato ha respinto l'appello della concessionaria Brescia-Verona-Vicenza-Padova, mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese che si era aggiudicato la realizzazione dell'autostrada Medio Padana.

Pederiva a pagina 10

Nogara Mare, lo stop diventa definitivo

►Il Consiglio di Stato respinge l'appello della Brescia-Padova ►I privati chiedevano che il contributo pubblico salisse contro la Regione: project financing in archivio dopo 15 anni da 50 milioni a 1,2-1,8 miliardi. I giudici: revoca legittima

DOPO LO SCANDALO MOSE L'OPERA ERA FINITA SOTTO LALENTE DEL COMITATO SCIENTIFICO ISTITUITO DA ZAIA

LA SENTENZA

VENEZIA Dopo quindici anni di carte, sulla Nogara Mare rotola una pietra tombale. A calarla è la sentenza, pubblicata ieri, con cui il Consiglio di Stato ha respinto l'appello della concessionaria Brescia-Verona-Vicenza-Padova, mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese (comprendente pure Astaldi e Mantovani) che si era aggiudicato la realizzazione dell'autostrada Medio Padana. «È indubbio che la condotta della Regione Veneto non è stata contraria ai doveri di correttezza e di lealtà», hanno scritto i giudici amministrativi di secondo grado, per i quali è stato legittimo lo stop al project financing nel momento in cui il contributo pubblico sarebbe dovuto passare da 50 milioni a 1,2 o addirittura a 1,8 miliardi di euro.

LA VICENDA

Presentata nel 2004, la proposta prevedeva un collegamento di 107 chilometri tra il casello di

Nogarole Rocca (Verona) sulla A22 e l'innesto ad Adria (Rovigo) sulla futura Mestre-Orte, per un costo complessivo di 1,9 miliardi, per la maggior parte a carico dei privati tranne che per un'iniezione pubblica di 50 milioni. Dopo lo scandalo Mose, nel 2015 l'intera finanza di progetto era però finita sotto la lente del comitato scientifico istituito dal governatore Luca Zaia e nel corso della revisione erano stati modificati i termini della sostenibilità economica dell'opera. In particolare la A4 aveva chiesto che il finanziamento pubblico salisse ad un importo variabile tra 1 miliardo e 250 milioni e 1 miliardo e 870 milioni: una crescita di 25-37 volte che già il Tar del Veneto nel 2018 aveva definito «francamente ingiustificata», ritenendo dunque corretta la revoca decisa da Palazzo Balbi.

LE MOTIVAZIONI

Ora il Consiglio di Stato ha ribadito che l'istituzione aveva il diritto di scegliere se confermare o meno il progetto: «L'incremento del contributo pubblico richiesto dall'aggiudicatario ha riportato, per così dire, indietro le "lancette dell'orologio" fino alla fase iniziale della procedura di project financing, quando, cioè, viene richiesto all'amministrazione di valutare l'interesse pubblico rispetto alla proposta formulata». In quest'ottica, un si-

mile aumento dell'esborso regionale è stato ritenuto eccessivo, quindi non in linea con il bene della collettività. E con tale valutazione, secondo i magistrati, la Regione non ha causato alcun danno alla società autostradale: «Non può dirsi, cioè, che la mancata stipulazione del contratto si sia prodotta quale conseguenza inevitabile di una condotta censurabile tenuta dall'amministrazione, la quale, invece, va esente da qualsiasi addebito». La Brescia-Padova lamentava «l'abnorme periodo di durata intercorso tra l'aggiudicazione definitiva (avvenuta nel 2013) e la revoca (2018)». Ma i giudici hanno fatto presente che «all'aggiudicazione definitiva è seguito un lungo periodo di verifica dei requisiti», il quale si è prolungato «oltre ogni aspettativa per il coinvolgimento di taluni componenti degli organi delle imprese facenti parte del raggruppamento in vicende penali (il caso Mose, ndr.)», dopodiché è intervenuta la legge regionale che «ha autorizzato ad



avviare la revisione della procedura di project financing». In definitiva «la mancata stipulazione del contratto di concessione è dispesa solo ed esclusivamente dalle nuove condizioni dettate» dal raggruppamento temporaneo di imprese aggiudicatario, le quali «hanno imposto alla Regione di archiviare» l'opera.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Urbanistica “mondiale” nel consiglio di giovedì

CORTINA

Saranno temi ponderosi di urbanistica e lavori pubblici, di impianti sportivi, di attività turistiche e commerciali ad animare il consiglio comunale di Cortina, convocato per le 10.30 di giovedì 26 settembre. Si discuterà pertanto di sci di fondo; della piscina comunale di Guargné; di alberghi; della viabilità per i Mondiali di sci 2021; di ampliamenti di rifugi e altre attività commerciali. La seduta comincerà con alcuni adempimenti di carattere contabile, con l'approvazione del bilancio consolidato dell'esercizio 2018; con ratifiche di delibere di giunta per variazioni d'urgenza al bilancio di previsione 2019-2021; con il riconoscimento di un debito fuori bilancio. Per l'urbanistica si passerà all'autorizzazione al mutamento di destinazione di terreni soggetti a usi civici nei quali ricade la pista per lo sci di fondo, nella zona del passo Tre Croci. Sarà quindi esaminato ed approvato lo schema di convenzione del progetto per riqualificare la piscina comunale di Guargné, in modo da poter ristrutturare e riaprire quell'impianto, chiuso ormai da oltre sette anni. Un nuovo albergo, in località Pezié, sarà trattato nell'adeguamento di una sche-

da normativa del piano regolatore. Sarà ratificato un decreto di Luigivalerio Sant'Andrea, commissario del governo per i Campionati del mondo di sci alpino 2021, per l'adeguamento della viabilità nell'abitato di Gilardon, che sale alle piste da sci e agli impianti di risalita della Tofana, e nella zona del Lungoboite Majoni, dove sarà disegnato un raccordo fra le strade del centro di Cortina e le arterie col Cadore, sulla 51 di Alemagna, e verso i passi dolomitici Falzarego e Giau, con la regionale 48. Il consiglio sarà chiamato ad esprimere tre pareri sull'ampliamento volumetrico di altrettanti fabbricati; si tratta del rifugio Socrepes, sulla piste da sci alle pendici della Tofana; del Bob bar alla pista Eugenio Monti di Ronco; del rifugio Faloria, ai 2.120 metri, sulla cima del monte. Al voto il nuovo regolamento della biblioteca civica. In questa riunione il gruppo di minoranza Cortina presente e futuro si attende inoltre la risposta del sindaco Ghedina alla richiesta, formulata dal capogruppo Giorgio Da Rin, di istituire una commissione consiliare per seguire i numerosi lavori pubblici che Cortina dovrà affrontare nei prossimi anni, dai Mondiali 2021 alle Olimpiadi 2026.

M.Dib.



Università Il 30 settembre l'apertura



Ecco il polo umanistico da 51 milioni

Il 30 Aprirà il 30 settembre e noi l'abbiamo visitato. L'Università l'ha voluto all'ex Geriatrico a pochi passi dal Maldura e ci ha speso 21 milioni solo per l'acquisto, nel 2005. Altri 30 per restaurarlo in tre anni di lavoro. Ecco il nuovo polo umanistico. **Giaccon alle pagine II e III**

Il reportage

**Aprire il polo umanistico
Restauro da 51 milioni**

Il 30 settembre sarà operativa la struttura che sostituisce Liviano e Maldura, un progetto di recupero straordinario firmato dall'architetto Paolo Portoghesi

**L'EX GERIATRICO
RE-INTERPRETATO
DALLA "CARRON":
IL CALORE DEL SUOLO
PER RISCALDARE
O RAFFREDDARE**

**IL BO SEMPRE PIÙ
PROTAGONISTA:
DAL FIORE DI BOTTA
ALLA CASERMA PIAVE,
DA INGEGNERIA IN FIERA
AL NUOVO OSPEDALE**

LA RICOSTRUZIONE

PADOVA Forse non ci sarà più la soggezione che incuteva il primo ingresso al Liviano di Gio Ponti. E nemmeno l'atmosfera sospesa del Maldura dove si ascoltava rapiti Vittore Branca, Mengaldo, Galimberti. Ma di sicuro il nuovo polo umanistico progettato da Paolo Portoghesi ha tutto per diventare un luogo da ricordare per chi ci passerà il

tempo degli studi.

I COSTI

Aprirà il 30 settembre. L'Università l'ha voluto all'ex Geriatrico a pochi passi dal Maldura e ci ha speso un botto: 21 milioni solo per l'acquisto, nel 2005. Altri 30 per restaurarlo in tre anni di lavoro (14mila metri quadri). Ma il colpo d'occhio è davvero formidabile. Perché l'interpretazione della Carron costruzioni

ha saputo ridarne il sapore di un tempo. Non c'è nessuna "vio-



lenza” architettonica, nè dall’impatto visivo nè dai colori, ma solo tanta voglia di integrare la vecchia funzione alla nuova. Il progettista ha spalmato legno vivo e chiarore a volontà soprattutto nell’edificio che ospiterà aule e studi dei professori, al cui centro c’è un ampio corridoio, un “transatlantico” che immaginiamo pieno di corsisti, zaini e bacheche. È stata ricavata anche una sorta di agorà, un piccolo spazio che sprofonda lievemente al centro con delle tribune.

LA BIBLIOTECA

Il meglio si raggiunge nella biblioteca ex Maldura. A partire dallo scalone che porta dall’ingresso del primo piano, come accadeva nel vecchio palazzo del 1769, tutto ciò che si respira invita alla pace e alla lettura, potenziate dalla trasparenza visiva di grandi vetrate. Un’oasi di tranquillità che esplode al piano superiore, dove travi a vista e lucernari introducono in una di-

mensione quasi metafisica. Poi basta girare lo sguardo per incrociare tre chiostri uno più affascinante dell’altro, dove gli archi e le bifore immettono in una macchina del tempo. Ma non è tutta poesia. Ci sono le lavagne elettroniche, una sala conferenze da 500 posti, aule modernissime e accorgimenti tecnici straordinari.

IL GEOTERMICO

Uno riguarda il sistema geotermico di climatizzazione studiato con il dipartimento di geoscienze dell’Università. Delle pompe di calore installate sotto terra trasferiscono l’aria calda dall’edificio al sottosuolo durante l’estate, utilizzando poi quel calore durante l’inverno per riscaldare la struttura. Lo scambio avviene con delle sonde geotermiche, tubazioni dove passa acqua, inserite fino a 120 metri nel sottosuolo a 18-19 gradi. È il principio delle piante. Ci sono anche pompe di calore che usano l’aria e il risultato viene miscelato con quelle che usano la terra.

IL DOMINUS

Il polo umanistico è uno dei due maggiori investimenti nei quali è impegnato il Bo. L’altro è la riconversione della caserma Piave da luogo di difesa a luogo di cultura, il cui progetto è stato appena approvato. Anche lì siamo intorno ai 50 milioni di euro spesi per il nuovo polo di scienze politiche ed economia. E dimostra come l’ateneo sia il vero “dominus” della città. Del resto con un pacchetto di investimenti per 150 milioni nel triennio 2019-2022 non può che essere così. Solo nell’ultimo anno abbiamo assistito allo sbarco in Fiera nell’hub dell’innovazione da 15 milioni che porterà 3mila studenti di Ingegneria e all’intenzione di aprire al Cus in via Corrado un centro sportivo da 20 milioni. E prima al Fiore di Botta e alla cittadella tecnico-scientifica di via Venezia. Sono tutti biglietti da visita importanti per gli 800 anni del Bo.

Mauro Giaccon

Il restauro

-  Acquisto ex geriatrico
2005
-  Costo
21 milioni
-  ristrutturazione
30 milioni
-  Posti nelle aule
1.500
-  Metri quadrati di studi e uffici
3.800

AULA MAGNA



INGRESSO



CHIOSTRO



FRONTE



CHIOSTRO



AGORÀ



CORRIDOIO



L'ex convento

La parte ottocentesca recuperata fra demolizioni e ricostruzioni

(M.G.) La parte ottocentesca del convento medievale poi trasformato in ospedale ha visto un restauro delle facciate e una completa sostituzione degli ambienti interni mentre la parte che risale al secolo scorso è stata demolita e ricostruita conservando il lato antico che si affaccia su via Vendramini. Il project manager di Carron, Elio Bellai: «Durante i lavori abbiamo privilegiato la valorizzazione degli elementi storici e di pregio e la

riconnessione urbana del nuovo complesso pubblico con il tessuto edilizio circostante. Oltre alla sistemazione dei chiostri e delle corti, attraverso lo studio di percorsi che segnano il nuovo polo bibliotecario, collocato nella parte ottocentesca, l'intervento di restauro ha toccato gli spazi interni dei corpi ottocenteschi coniugando la tutela dell'immagine originaria e la necessità di rispondere alle esigenze attuali».

IL CANTIERE Una sfida la demolizione di fabbricati da 20 metri su via Vendramini e la bonifica dei materiali contenenti amianto



I LIBRI L'effetto della nuova biblioteca a scaffale aperto



LA SCALINATA Ecco il recupero della scalinata centrale che dalla reception porterà al primo piano

Costruire edifici a prova di calamità

► Secondo appuntamento del ciclo "10 volte sicurezza" ► Dai terremoti alle inondazioni, passando per gli incendi promosso da Unis&f, la società di servizi di Assindustria «Ubicazioni e modalità realizzative sono fondamentali»

L'INCONTRO

TREVISO Dalla tempesta Vaia dello scorso autunno alle bombe d'acqua estive: piogge torrenziali, esondazione di corsi d'acqua, allagamenti e smottamenti sono ormai cronaca sempre più frequente anche nel nostro territorio. E a farne le spese, oltre a cittadini ed edifici residenziali, sono spesso anche le attività produttive, con danni alle strutture e ai macchinari, ma pure rischi per le persone che operano al loro interno. La sicurezza di un luogo di lavoro, infatti, parte proprio dalla sua ubicazione e dalla sua conformazione. Se ne parlerà oggi, dalle 14, nell'incontro "Analisi degli eventi calamitosi per migliorare le scelte progettuali", secondo appuntamento del ciclo "10 volte sicurezza" e promosso da UNIS&F, società di servizi e formazione di Assindustria VenetoCentro e di Unindustria Pordenone, in collaborazione con l'Ordine degli ingegneri di Treviso.

VIE DI FUGA

In uno stabilimento industriale, un laboratorio artigiano o un centro commerciale i materiali e

le strutture devono essere in grado di resistere, per quanto possibile, alle sollecitazioni di una calamità. Ma, più banalmente, vie di fuga intuitive e postazioni di lavoro studiate in un certo modo, in caso di emergenza, possono fare la differenza tra la vita e la morte. «Le calamità sono difficili da prevedere, in alcuni casi impossibili, come ad esempio i terremoti. Ma tenere conto di questi possibili rischi, con un'attenta valutazione preventiva in fase di progettazione è fondamentale per mitigare i danni» conferma Damiano Baldessin, presidente provinciale dell'Ordine degli ingegneri. Nelle varie relazioni, un capitolo non secondario sarà dedicato al rischio incendio e verranno esaminati alcuni episodi realmente accaduti, per capire se le scelte progettuali si siano rivelate adeguate o dovessero essere modificate. «Sempre più la normativa in materia si sta evolvendo verso un modello cosiddetto prestazionale -sottolinea Baldessin- Ovvero, anziché dettare delle prescrizioni da rispettare, pensiamo alle misure di una stanza, si chiede di dimostrare come la soluzione adottata possa essere efficace in termi-

ni di sicurezza. Questa modalità consente anche di far risparmiare risorse ai committenti».

INDAGINE SUI LUOGHI

Anche lo studio del luogo in cui ubicare un fabbricato riveste un ruolo cruciale per ridurre le possibili conseguenze di un evento calamitoso eccezionale. «Lo dimostrano purtroppo recenti tragedie come quella dell'albergo di Rigopiano, costruito in un punto dove già in precedenza si erano abbattute valanghe, o quella del Molinetto della Croda» nota Giuseppe Quinto, vicecomandante provinciale dei vigili del fuoco di Treviso, anch'egli tra i relatori del seminario. «In più molti immobili, specie industriali, sono stati realizzati tra gli anni '60 e '80 del secolo scorso, quando queste zone non erano classificate a rischio terremoti e dunque non erano richiesti particolari criteri antisismici. Oppure si è costruito in zone golenali». Negli ultimi anni, tuttavia, l'asticella della sensibilità sulla prevenzione dei rischi si è alzata di molto ed oggi la nostra provincia è tra le prime a livello nazionale su questi temi.

Mattia Zanardo



DISASTRI E PREVENZIONE Uno scantinato prosciugato dopo una bomba d'acqua estiva: una corretta indagine su aree e modalità costruttive può eliminare parecchi rischi. A destra il volantino di Unis&f



«Il ponte-diga sul Brenta pronto tra quattro anni»

► Entro fine mese il Consiglio dovrebbe rimuovere gli ultimi ostacoli burocratici
► Resta però da definire un contenzioso con alcuni proprietari dei terreni

CHIOGGIA

A distanza di vent'anni dalla presentazione del primo progetto, entro fine mese, il Consiglio rimuoverà finalmente gli ultimi ostacoli che tuttora impediscono l'avvio del cantiere per la realizzazione del ponte-diga sul Brenta da 23 milioni, appaltato due anni fa. La decisione finale scatterà entro fine mese.

IN COMMISSIONE

La situazione è stata descritta nel corso di una seduta della IV Commissione consiliare, tenutasi ieri. L'adozione della delibera definitiva è fortemente sollecitata dal Consorzio di bonifica Brenta il quale ritiene ormai indifferibile lo sblocco dell'iter. Com'è noto, il dispositivo idraulico sottostante la carreggiata impedirebbe la risalita dell'acqua di mare nei periodi di magra. Si tratta di un fenomeno sempre più frequente, temutissimo dagli agricoltori. Il crescente tasso di salsedine mette, infatti, a repentaglio la fertilità di un vastissimo comprensorio. La

campagna a rischio si estende dal mare fino ai Colli Euganei.

I TEMPI

Salvo imprevisti, secondo il dirigente comunale dei lavori pubblici Stefano Penzo, l'opera dovrebbe risultare completata entro il 2023. Il suo collega Gianni Favaretto, responsabile dell'Urbanistica è entrato nel merito della questione, per fare il punto sulle ultime difficoltà da superare. Le incertezze (oggetto di un'osservazione al progetto) hanno a che vedere con l'inserimento della rampa settentrionale del ponte sull'argine di Sottomarina. I proprietari del terreno attiguo auspicano la creazione di un raccordo differente rispetto a quello indicato. I tecnici, dal canto loro, sostengono che il problema può dirsi già superato.

IL RICORSO

Nel corso dell'incontro pre-consiliare, i responsabili della procedura hanno anche minimizzato la portata di un ricorso al Presidente della Repubblica, contro la realizzazione del ponte-diga, inoltrato dai ti-

tolari di alcune darsene turistiche site a monte rispetto al luogo ove dovrebbe essere gettato il varco. Temono che l'opera possa nuocere alla navigabilità del fiume e che le chiuse mobili possano intasarsi in coincidenza delle piene, accentuando il rischio di inondazione. Il ricorso alla Presidenza costituisce l'ultimo atto di un complicato, annoso contenzioso. Premesso che i tribunali coinvolti hanno dato partita vinta al Comune ed al Consorzio di bonifica, secondo i tecnici quest'ultima istanza assai difficilmente potrebbe essere accolta. Sta di fatto che l'Avvocatura dello Stato si è già pronunciata sull'utilità dell'opera.

I responsabili dell'Urbanistica e dei Lavori pubblici, per l'occasione, si sono pure detti fiduciosi nel merito della possibilità di raccordare il ponte-diga alla viabilità urbana. «Abbiamo tre anni di tempo», ha detto Penzo. Le nuove strade, intersecanti quelle esistenti, collegherebbero direttamente il centro di Sottomarina con l'Isola Verde e le frazioni di Ca' Lino e Sant'Anna.

Roberto Perini

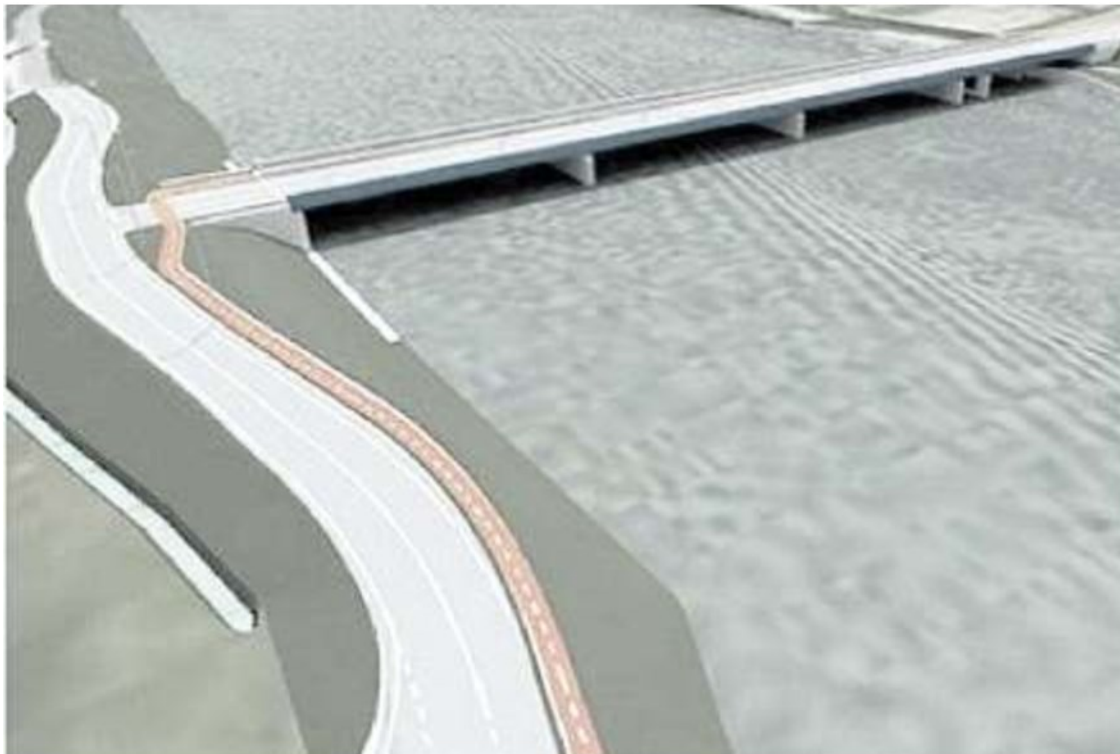
© RIPRODUZIONE RISERVATA



I CONTRARI

I titolari di alcune darsene turistiche hanno presentato un ricorso al Presidente della Repubblica, ma tutti i tribunali hanno detto sì al Comune





IL PROGETTO Ecco come si presenterebbe il ponte-diga sul Brenta

EDILIZIA E IMPIANTI. Luigi Schiavo: «Aumenta la sensibilità green»

«Il Codice degli appalti blocca i piccoli lavori»

«Qualche segnale di ripresa c'è grazie a ristrutturazioni e riqualificazioni energetiche inserite nel Piano Casa»

Il numero di compravendite è leggermente in aumento, grazie in particolare al segmento usato

Le difficoltà sono tutt'altro che dietro l'angolo, ma anche nell'edilizia qualcosa si sta muovendo, grazie al Piano Casa, alla crescita delle attività di ristrutturazione in chiave green e grazie anche alle grandi opere. Ad analizzare il momento del settore è Luigi Schiavo, presidente della Sezione Costruttori e Impianti di Confindustria Vicenza.

«Stiamo ancora soffrendo molto - spiega - per la crisi sia del settore residenziale che industriale, anche se qualche segnale di ripresa c'è, grazie alle ristrutturazioni e alle riqualificazioni energetiche, inserite nel Piano Casa che è stato rinnovato a marzo. Il numero delle compravendite è leggermente in aumento, grazie in particolare all'usato, mentre il nuovo è in stagnazione».

Presidente, sulle difficoltà influisce anche il Codice degli appalti?

Sì, perché ha un'armatura talmente stringente che di fatto blocca l'attività degli appalti piccoli e medi, che sono la linfa vitale delle aziende, in particolare di quelle tra i 5 e i 50 dipendenti, che sono la spina dorsale del settore nella nostra provincia. Le amministrazioni locali hanno piccoli interventi che sono costrette a rimandare per stare dentro alle spese e alle rigidità della burocrazia. In sostanza, pensano un progetto oggi e finiscono spesso che lo vedono realizzato a fine mandato.

Qualcosa si sta muovendo?

C'è un leggero incremento di piccoli e medi lavori e anche di importanti progetti degli anni scorsi, che stanno par-

tendo. C'è poi una particolare attenzione al ciclo integrato dell'acqua, quindi alla realizzazione di fognature, acquedotti e impianti di depurazione.

Anche le grandi opere ci hanno dato una mano, le aziende hanno lavorato, pur con molte difficoltà e aspettando di essere pagate, ma hanno dato un po' di vitalità al settore. Purtroppo però bisogna dire che in questi anni la crisi ha lasciato più di qualcuno per strada, c'è chi non ce l'ha fatta.

Chi è rimasto sul mercato?

Non necessariamente chi era più bravo, ma chi è stato più fortunato e ha avuto clienti che hanno pagato. E in questo ha le sue responsabilità anche la Pubblica amministrazione.

Il green oggi è un'opportunità anche per l'edilizia?

Sì, la sensibilità è aumentata e ci sono molte riqualificazioni, anche grazie al Piano Casa, che prevede incentivi.

Una delle tendenze del momento sono le case in legno, ci sono vostri associati che si stanno affacciando a questo settore?

L'utenza sta guardando con interesse all'acquisto di case prefabbricate, che hanno la caratteristica di consentire tempi di realizzazione rapidi e costi ridotti. C'è chi sta lavorando anche in quest'ambito, non tanto per la realizzazione di case, ma perché c'è comunque necessità di fondazioni, scarichi e impianti. Tutto aiuta. • M.E.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Luigi Schiavo, presidente della Sezione Costruttori e Impianti

CEMENTO, MANUFATTI, CALCE, LATERIZI, VETRO. Giampaolo Crestani

«Non è facile trovare giovani da far crescere»

«Ci sono aziende che vanno bene e altre in difficoltà, anche perché non è facile reperire le figure giuste»

Importante per tutti puntare sull'incremento della produzione e sullo sviluppo tecnologico

Matteo Carollo

Un settore che raggruppa varietà merceologiche diverse tra loro, dal quale emergono luci e ombre. Giampaolo Crestani, presidente della sezione Cemento, manufatti e prefabbricati, calce, laterizi, vetro e abrasivi delinea il quadro della situazione, tra numeri in crescita, innovazione e investimenti, ma anche scarsità di lavoro e difficoltà nel reperire le figure adatte per le aziende.

Presidente, come giudica il panorama attuale della sezione?

La situazione è un po' a macchia di leopardo, ci sono aziende che stanno andando bene e imprese in difficoltà, magari per la scarsità di lavoro e per la difficoltà nel reperire le figure giuste.

Lei è titolare di un'azienda del settore vetro, qual è lo stato di salute di questo settore?

Sentiamo l'andamento del settore farmaceutico, che è in crescita: la farmaceutica italiana è diventata la prima in Europa, a livello numerico.

Quali sono le dinamiche del mercato interno e dell'export?

Lavoriamo per il 55 per cento con l'estero, ma fino a qualche anno fa la percentuale era del 75 per cento. Siamo cresciuti principalmente sul mercato interno, perché l'industria farmaceutica, in questi anni, si è sviluppata bene. Le multinazionali che arrivano in Italia trovano personale qualificato e attrezzature modernissime, tanto che molte di esse stanno investendo nel territorio nazionale, so-

prattutto per le produzioni più innovative: così c'è una crescita anche per le aziende dell'indotto.

Cosa cercano, qui, gli investitori farmaceutici stranieri?

Costanza di qualità nel prodotto e personale tecnico altamente specializzato. E li trovano: le aziende italiane sono le migliori al mondo in questo settore, quindi le multinazionali sono disposte a pagare qualcosa in più, ma vogliono la garanzia di fornitura e costanza nella qualità.

Quali i punti di forza del settore?

L'incremento della produzione e lo sviluppo tecnologico. Noi abbiamo stabilito un triennio di investimenti anche per dare un incremento alla qualità, puntando sulla robotica sia per il confezionamento che per il controllo del prodotto.

Diceva che c'è difficoltà per le aziende nel trovare le figure professionali giuste. In che senso?

È difficile reperire personale, sia qualificato che non qualificato. Oggi arrivano ai colloqui molti ragazzi e ragazze dai quali, a volte, non si riesce a tirar fuori niente di interessante. Così, le aziende hanno timore a inserire persone che magari poi non riescono ad adattarsi e ad apprendere il lavoro oppure a integrarsi con i colleghi. Inoltre, ci sono giovani che magari restano due mesi e poi se ne vanno. Tutte le aziende cercano di formare il personale, però oggi noto molta difficoltà in questi percorsi. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Giampaolo Crestani



Il laterizio, alla base dell'edilizia

Il Grattacielo Intesa Sanpaolo a Torino è il più sostenibile

Il Grattacielo Intesa Sanpaolo ha ottenuto un riconoscimento nell'ambito della sostenibilità ambientale. Il Centro direzionale della banca a Torino è l'unico in Europa ad aver ottenuto la certificazione Leed Platinum (Leadership in Energy and Environmental Design) sia nella categoria «nuove costruzioni» sia nella categoria «gestione sostenibile dell'edificio». Il Green Building Council, l'organo internazionale più autorevole per l'eco valutazione degli edifici, ha assegnato al grattacielo il secondo riconoscimento per la continuità data alle soluzioni e alle buone pratiche adottate nella costruzione.

La torre progettata dalla Renzo Piano Building Workshop ha ottenuto 85 punti, superando così la soglia necessaria per raggiungere il livello più prestigioso. Questo grazie alle efficaci azioni

intraprese per l'efficienza energetica, il consumo sostenibile di acqua, la gestione dei materiali e delle risorse, le abitudini dei dipendenti negli spostamenti casa-lavoro e le condizioni ambientali indoor, come illuminazione e qualità dell'aria.

Il Grattacielo Intesa Sanpaolo è esclusivamente alimentato con energia elettrica proveniente da fonte rinnovabile certificata e da 1.600 metri quadrati di pannelli fotovoltaici installati sulla facciata sud; inoltre l'80% dei corpi illuminanti è a led. In condizioni di funzionamento normale il grattacielo non ha emissioni inquinanti.



Il Grattacielo Intesa Sanpaolo a Torino

—© Riproduzione riservata—



Il mercato delle costruzioni torna a crescere grazie ai crediti edilizi

L'INTERVENTO

LORIS PANCINO *

I dati del secondo trimestre 2019 recentemente elaborati dall'Osservatorio regionale sul mercato delle costruzioni promosso da Edilcassa e da Unioncamere del Veneto evidenziano, per la prima volta dopo anni di sofferenza, una dinamica positiva per il settore.

Gli ordinativi registrano su scala regionale un +0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e la provincia di Venezia è abbastanza in linea con questo incremento, dato che segna un +0,8%.

Nella nostra provincia, poi, il segno "più" affianca anche i dati sull'occupazione, dove pure a livello veneto si registra ancora un -0,3%: nel Veneziano, infatti, il numero degli addetti cresce dell'1,3% sul secondo trimestre 2018. E positive appaiono anche le previsioni sull'ultima tranche dell'anno in corso, tanto che gli imprenditori prevedono un'ulteriore crescita del fatturato e degli ordinativi, un au-

mento dell'occupazione mentre i prezzi rimangono stabili.

Per quanto ci è dato verificare, questo "rialzare la testa" del comparto costruzioni ha riscontro anche nella realtà con cui ci misuriamo tutti i giorni, che vede finalmente le imprese edili lavorare con maggiore continuità, pur permanendo (e non si vogliono affatto negare!) delle criticità come il ridotto margine di guadagno, la difficoltà a incassare i crediti, la burocrazia soffocante e le incertezze dovute a una normativa farragিনosa e contraddittoria. Appare significativo, a nostro avviso, che l'inizio di ripresa avvenga nella fase di avvio della legge regionale 14/2019, che stabilizza il "Piano casa" e apre al mercato delle demolizioni e alla "rinaturalizzazione" del territorio con creazione dei crediti edilizi.

I dati dell'Osservatorio, in sostanza, sembrano confermare il punto di vista della categoria: quel provvedimento fornisce buoni strumenti per sostenere il comparto, contenendo al tempo stesso il consumo di suolo e premiando le scelte ecocompatibili.

* Segretario metropolitano
Cna Edili, Venezia



Il recente cantiere in via Ca' Marcello, a Mestre



BRETELLA MARCO POLO E STAZIONE PASSANTE

Gentile, a.d. di Rfi: «Progetto aeroporto nel vivo». Venezia-Trieste, treni regionali a 200 km/h

MARIAN E PADUANO / PAGINE 2 E 3



Bretella per l'aeroporto, progetto nel vivo Rfi: conferenza servizi e stazione passante

L'a.d. Gentile replica al Porto: «Per lo sviluppo delle linee merci, possibile collegamento con la Mestre-Padova»

Nel resto del Veneto: «L'intesa per l'attraversamento di Vicenza c'è, cerchiamo quella per il tratto fino a Padova»

«Entro inizio 2020 assegneremo i lavori per l'alta velocità da Verona a Vicenza»

«Il potenziamento della linea merci per l'hub padovano non è nell'accordo»

«Se per la stazione ci sono richieste aggiuntive siamo pronti a valutarle»

«Agli industriali dico che c'è massima disponibilità al confronto»

L'INTERVISTA

dall'inviato a Verona
Matteo Marian

La buona notizia è che entro fine anno – «al massimo entro i primi mesi del 2020» precisa Maurizio Gentile, amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana (Rfi) – sarà assegnato il primo lotto costruttivo tra Verona Est e Bivio Vicenza. Quella cattiva è che in un orizzonte di tempo di realizzazione che la società definisce a oltre il 2023 nel suo piano commerciale, per il completamento della tratta ad alta velocità fino a Padova non c'è, a oggi, né una soluzione né un orizzonte di tempo. Risolto il nodo Vicenza in entrata, infatti, resta ancora da definire quello in uscita. Di contro sta per vedere la luce, progettuale, la bretella ferroviaria per collegare Mestre con l'aeroporto Marco Polo. E allo scalo veneziano sarà realizzata una stazione di transito (a "cappio" in gergo) e non, come Santa Lucia, di testa. A tutto vantaggio dei tempi di percorrenza.

Ingegnere Gentile, cambiano i governi ma l'alta velocità a Nordest sembra non vedere l'uscita dal tunnel.

«Non direi, tanto è vero che entro l'anno o al massimo entro i primi mesi del 2020 con-

segneremo il primo lotto costruttivo tra Verona Est e Bivio Vicenza. Il progetto c'è ed è tutto finanziato. E sull'attraversamento di Vicenza abbiamo già raggiunto un'intesa con il Comune».

E per il terzo lotto da Vicenza a Padova?

«Questa è effettivamente la parte che è più indietro dal punto di vista delle intese. Di fatto l'ultimo tassello, perché poi da Padova a Mestre c'è già il quadruplicamento dei binari».

Quindi tutto fermo?

«No, c'è un'interlocuzione informale in corso, proprio al fine di non perdere tempo in vista della progettazione, su come uscire dalla stazione di Vicenza verso Est».

Resta poi aperta la questione del potenziamento della linea Venezia-Trieste.

«Qui c'è un progetto da 400 milioni di euro: una prima fase da oltre 200 milioni già finanziata che riguarda il miglioramento tecnologico in vista dell'alta velocità. Poi per arrivare all'ora di percorrenza (attualmente la tratta viene coperta in un'ora e 35, ndr) si rendono necessari tre grandi interventi: le varianti di Latisana, Portogruaro e bivio d'Aurisina-Trieste sui quali c'è una discussione aperta soprattutto per il bivio. Questo perché la commissione Lavori pubblici del Senato e Trasporti della Camera hanno fatto osservazioni sui rischi legati alla costru-

zione di una variante in galleria in terreno carsico».

Anche qui si va oltre il 2023.

«Sono previsti interventi per fasi successive, anche con la soppressione dei passaggi a livello esistenti. Una volta terminati si prevede di innalzare la velocità della linea a 200 chilometri orari».

In chiave di intermodalità, anche la bretella da Mestre per l'aeroporto Marco Polo ha la sua rilevanza.

«Un intervento che vale circa 450 milioni di euro già finanziati, siamo in fase di realizzazione del progetto definitivo. Fra poco lanceremo la conferenza dei servizi».

C'è una scelta definitiva rispetto alla tipologia di stazione che sorgerà al Marco Polo? Terminal passante o stazione di testa?

«Stazione passante».

Venendo a questioni padovane, come mai nel vostro piano commerciale al 2023 non c'è il raddoppio del binario stazione-Interporto?

«Per quanto riguarda il potenziamento delle relazioni con Interporto Padova abbiamo sottoscritto un protocollo articolato in tre fasi e lo stiamo portando avanti. La prima fase l'abbiamo completata, e ora stiamo lavorando sul binario lato Venezia in stazione centrale».

E nel protocollo, pare di capire, non c'è un impegno per il raddoppio della linea merci stazione-Interpor-

to?

«No, non c'è alcun impegno sottoscritto in questo senso». Eppure istituzioni, società e categorie padovane lo ritengono un intervento non più prorogabile...

«Ma negli impegni assunti da Rfi con il territorio non c'è». Senta, restando in tema di sviluppo delle linee merci, dal Porto di Venezia è arrivata un'apertura al progetto di un collegamento diretto con Interporto Padova. Qual è la vostra idea?

«L'accordo con Padova, come terza fase, prevede: "garantire, nello scenario che prevede l'attraversamento alta velocità, nel nodo di Padova l'accessibilità diretta dalla direzione Est al fascio base e al terminal intermodale. In questo senso si sta approfondendo la possibilità di realizzare un collegamento diretto

con la Padova-Mestre».

Sempre per quanto riguarda la stazione di Padova, bocciata l'ipotesi terminal per l'alta velocità a San Lazzaro ci sarà un investimento per adeguare l'attuale stazione? Il Comune ha lanciato l'idea di una sopraelevazione in stile Tiburtina.

«Gli interventi sulle stazioni fanno parte di scelte che sono anche di tipo commerciale. Noi la stazione di Padova l'abbiamo data in gestione commerciale a una società specializzata che avrà tutto l'interesse a fare i suoi investimenti. A Padova ci sarà l'alta velocità, arrivano i trasporti ferroviari regionali c'è un sistema di trasporto pubblico: se non è un sistema perfetto si può ottimizzare. Nell'ambito del progetto che abbiamo lanciato su scala nazionale che vale 2,5 miliardi per la

trasformazione delle stazioni in hub dell'intermodalità, Padova è una stazione che sta in testa alla classifica».

È un sì alla proposta del Comune di Padova?

«Gli interventi previsti a piano sono di tipo squisitamente ferroviario, poi se ci sono altre richieste o istanze che guardano all'integrazione della stazione con il tessuto urbano siamo disponibili ad attivare ulteriori sinergie».

Dagli industriali di Padova e Treviso è arrivata una richiesta di incontro urgente con Ferrovie per uscire da quello che definiscono uno stallo nello sviluppo.

«Rfi è sempre disponibile ad ascoltare le istanze del territorio, anche per analizzare e approfondire le soluzioni migliori in merito ai collegamenti merci». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'area aeroportuale di Tesserà. Nella foto sopra, l'assessore regionale Elisa De Berti e, a destra, Maurizio Gentile a.d. di Rfi

IL DIBATTITO

**L'apertura di Musolino
al collegamento diretto
L'allarme degli industriali**

Raddoppio del binario Interporto-stazione di Padova, collegamento con il porto di Venezia, ma ancora linea ad alta velocità Brescia-Padova. Queste le sollecitazioni arrivate da Massimo Finco, presidente vicario di Assindustria Venetocentro, che nei giorni scorsi, accogliendo positivamente l'apertura arrivata dal presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino, ha chiesto alla Regione di attivarsi per programmare un incontro urgente con Ferrovie. Finco ha parlato di stallo nello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, evidenziando come ad essere penalizzato sia un territorio che garantisce il 40% del valore aggiunto manifatturiero regionale.

