

Rassegna del 27/09/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

27/09/2019	Gazzettino	5	Infrastrutture, lite Conte-M5s su risorse e "cabina di regia"	Conti Marco - Mancini Umberto	1
27/09/2019	Italia Oggi	26	Subappalti, bocciatura per l'Italia - Subappalti, bocciata l'Italia	...	2
27/09/2019	Sole 24 Ore	34	Stop al limite per i subappalti: è in contrasto con le norme Ue - Corte di Giustizia Ue: è illegittimo il limite del 30% al subappalto	Latour Giuseppe - Salerno Mauro	3

SCENARIO

27/09/2019	Arena	12	PortaPalio-Castelvecchio, via alla gara per la ciclabile	E.G.	4
27/09/2019	Arena	13	La Tav e nuovi treni regionali, poi la variante alla statale 12	Giardini Enrico	5
27/09/2019	Arena	31	Stop agli allagamenti sulla Transpolesana	Gastaldo Renzo	6
27/09/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	18	L'addio a Mazzacurati oggi nella «sua» La Jolla tra i famigliari stretti	Zorzi Alberto	8
27/09/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	15	Tav vicentina in galleria : rischio ritardi - Tav in galleria sotto la città? De Berti: «Ma non si rallenti»	Collicelli Gian_Maria	10
27/09/2019	Corriere della Sera	33	La Lente - Subappalti, la Ue cancella il tetto del 30%	Ducci Andrea	12
27/09/2019	Corriere della Sera	47	Milano, il derby dello stadio Gli anelli contro la cattedrale	Ravelli Arianna	13
27/09/2019	Corriere della Sera	25	«Un crollo a scuola ogni tre giorni»	...	15
27/09/2019	Corriere della Sera Milano	2	«Stadio, ultima parola al Comune» - Cattedrale con parco degli Anelli Spunta l'ipotesi di uno stadio mix	Giannattasio Maurizio	16
27/09/2019	Corriere della Sera Milano	2	Intervista a Stefano Parisi - «Grandissima opportunità Grave titubanza in giunta»	M.Gian.	20
27/09/2019	Corriere della Sera Milano	2	Intervista a Basilio Rizzo - «Visione solo commerciale Cittadini tratti in inganno»	P.Lio.	21
27/09/2019	Gazzettino Venezia	11	Riduzione del consumo del suolo, ok del Consiglio	G.P.B.	22
27/09/2019	Giornale di Vicenza	9	Valdastico Nord, via un casello C'è la maxi-bretella fino a Seghe	Erle Piero	23
27/09/2019	Piccolo	18	Gli italiani riscoprono interesse per il mattone: prezzi in rialzo dell'1,3%	...	25
27/09/2019	Repubblica	33	Cittadinanzattiva: "Scuole, un crollo ogni tre giorni"	...	26
27/09/2019	Sole 24 Ore Sud	6	Intervista a Gianluca Basile - Gianluca Basile: patto con il Coni per impianti sportivi e periferie - «Più fondi per riqualificare gli impianti sportivi»	...	27
27/09/2019	Trentino	7	Autostrada Terza corsia, via al progetto esecutivo - Terza corsia, A22 accelera: «Via al progetto esecutivo»	Petermaier Luca	30
27/09/2019	Tribuna-Treviso	21	Rivoluzione urbanistica Il bosco al posto delle palazzine - Un bosco di sei ettari al posto dei palazzi "Rivoluzione verde" a San Giuseppe	de Wolanski Federico	32

Infrastrutture, lite Conte-M5s su risorse e "cabina di regia"

IL PREMIER D'INTESA CON IL PD HA AFFIDATO A UNA STRUTTURA INTERNA A PALAZZO CHIGI LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI IL FOCUS

ROMA In un primo tempo Giuseppe Conte pensava di tenere a se tutta la cassa assegnando la delega al Cipe ad un senatore M5S, Mario Turco, voluto come sottosegretario alla presidenza del Consiglio e che, come il presidente del Consiglio, vanta una lunga carriera accademica. Poi la decisione di non svuotare del tutto la vecchia guardia grillina ha spinto a tornare su Riccardo Fraccaro.

LA SFIDA

Il nodo è la gestione e la programmazione delle infrastrutture. Con i relativi stanziamenti, la tempistica e la road map degli interventi. Dopo i disastri di Toninelli, il premier Giuseppe Conte è però sempre dell'idea di accentrare presso la Presidenza del Consiglio, cioè al Dipe, un dipartimento creato ad hoc, la cabina di regia sulle opere, grandi e piccole, per imprimere una svolta radicale. E proprio per realizzare questo piano, tra l'altro già annunciato nel precedente governo, ha affidato ad un suo uomo, Mario Turco, le chiavi della nuova struttura. Una mossa a sorpresa che non è piaciuta ai 5Stelle. Spetterà infatti proprio a Turco, sottosegretario alla Presidenza - scelto da Conte malgrado l'accoglienza fredda dello stato maggiore M5S - predisporre i piani d'azione, elabo-

rando, d'intesa con il Mit, come e dove intervenire. Un lavoro a monte, preparatorio, ma strategicamente rilevante che dovrà poi essere esaminato dal Cipe. Qui i grillini hanno piazzato Riccardo Fraccaro, non proprio un esperto del settore, che ha ottenuto la delega specifica per controllare da vicino le proposte del Dipe e, nel caso, rispedirle al mittente.

Con la nomina di Turco a sottosegretario e l'assegnazione al senatore della delega al Dipe gli uomini di Di Maio rischiano di essere emarginati sul fronte della politica infrastrutturale e guardano con preoccupazione all'asse Pd-Conte che, di fatto e senza colpo ferire, ha già dato il via libera alla Tav, disco verde alla Tap e sta definendo anche l'ok alla Gronda di Genova, prendendosi il merito di aver finalmente sbloccato i cantieri. Del resto in ballo ci sono miliardi di fondi già stanziati e 77 opere ferme al palo. Per l'Ance ponti, strade e viadotti congelati sono addirittura 749, per un valore di circa 62 miliardi. Interventi impantanati nelle secche della burocrazia e dei veti della politica che la neo ministra Paola de Micheli (Pd) ha ora il compito di sbloccare. Mancano, ad esempio, circa 70 commissari per far ripartire i lavori, così come sono confuse e arbitrarie tante norme del codice degli appalti. Resta il fatto che Conte intende evitare il ripetersi del caos normativo che aveva caratterizzato il precedente esecutivo con la presentazione in Consiglio dei ministri di testi normativi che facevano acqua da tutte le parti e che spesso arrivavano sul tavolo del presidente del

Consiglio all'ultimo momento. Ed è per questo che ha istruito una direttiva secondo la quale i testi normativi, prima di andare in preconsiglio, devono passare per gli uffici legislativi di palazzo Chigi. Un nuovo protagonismo, quello di Conte, segnato anche dalla volontà del premier di tenere per sé la delega alla disabitabilità, alla protezione civile e, soprattutto, ai servizi segreti.

INTENSITÀ

I vertici a palazzo Chigi, ieri sul Def con il responsabile del Mef Roberto Gualtieri e oggi sulla giustizia con il ministro Alfonso Bonafede e il vicesegretario del Pd Andrea Orlando, confermano la volontà del presidente del Consiglio di dirigere personalmente l'azione di governo con una intensità nettamente diversa dalla precedente esperienza. Un protagonismo, quello di Conte, che dopotutto piace al Pd di Zingaretti - che ha in Dario Franceschini il capo delegazione del Nazareno - anche perché rompe con il passato. Soffre però l'attuale ministro degli Esteri - e capo politico dei grillini - Luigi Di Maio che ha allungato di due giorni la trasferta a New York per guadagnare qualche giorno di visibilità in più rispetto al premier rientrato martedì notte.

**Marco Conti
Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Secondo la Corte di giustizia il limite del 30% è eccessivamente penalizzante e viola le norme europee

Subappalti, bocciatura per l'Italia

Il limite italiano al subappalto viola le norme Ue. Secondo la Corte di giustizia della Ue la normativa italiana in materia di appalti pubblici, secondo la quale il subappalto non può superare il 30% dell'importo complessivo del contratto di lavori, servizi o forniture, non è in linea con le normative europee. La Corte non nega che gli Stati europei possano rendere più rigidi i paletti per combattere le infiltrazioni criminali. Tuttavia una restrizione come quella italiana eccede tale scopo.

a pag. 26

Lo ha stabilito la Corte di giustizia europea. Soddisfazione dai costruttori edili

Subappalti, bocciata l'Italia

Il limite nazionale del 30% viola la normativa Ue

Il limite italiano al subappalto viola le norme Ue. Secondo la Corte di giustizia della Ue (sentenza C-63/18 di ieri) la normativa italiana in materia di appalti pubblici, secondo la quale il subappalto non può superare il 30% dell'importo complessivo del contratto di lavori, servizi o forniture, non è in linea con le normative europee. «La direttiva Ue 2014/24/Ue del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sugli appalti pubblici» deve essere interpretata nel senso che «osta a una normativa nazionale», come quella italiana «che limita al 30% la parte dell'appalto che l'offerente è autorizzato a subappaltare a terzi», scrive la Corte nella sentenza che riguarda la causa della Vitali contro Autostrade per l'Italia. L'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, ha espresso soddisfazione per una decisione che conferma la tesi sostenuta dall'Ance stessa, sin dall'entrata in vigore del Codice appalti del 2016 con un esposto presentato alla

Commissione europea, «che vede in questa norma una grave violazione della libertà di organizzazione d'impresa incompatibile con le direttive Ue sugli appalti. La sentenza è solo l'ultimo degli atti, culminato nella procedura d'infrazione di gennaio di quest'anno, con cui l'Europa richiama il nostro Paese a rispettare le regole comunitarie a difesa della concorrenza. A livello europeo, infatti, non sono ammesse restrizioni, in via generale e astratta, al subappalto come invece è attualmente previsto nell'ordinamento italiano, anche dopo le modifiche dello Sblocacantieri». «Questa sentenza chiarisce, una volta per tutte, la correttezza delle posizioni che l'Ance ha sempre, con trasparenza, portato avanti in tutte le sedi istituzionali», commenta il presidente dell'Ance, Gabriele Buia. «Non è più rinviabile un intervento complessivo del legislatore per allineare la normativa italiana a quella europea a tutela di tutte le tipologie d'impresa, nessuna esclusa». Nel passag-

gio chiave la sentenza dice che è contrario al direttive europee qualsiasi limite che vieti «in modo generale e astratto il ricorso al subappalto che superi una percentuale fissa dell'appalto pubblico». Più in dettaglio la Corte non nega che l'Italia, come gli altri Stati europei, possano rendere più rigidi i paletti previsti dalle direttive europee con l'obiettivo di combattere le infiltrazioni criminali negli appalti pubblici. «Tuttavia anche supponendo che una restrizione quantitativa al ricorso al subappalto possa essere considerata idonea a contrastare siffatto fenomeno, una restrizione come quella di cui trattasi nel procedimento principale eccede quanto necessario al raggiungimento di tale obiettivo».

© Riproduzione riservata



Corte di giustizia Stop al limite per i subappalti: è in contrasto con le norme Ue

Il tetto del 30%, secondo una sentenza di ieri, va cancellato: limita l'accesso alle gare delle Pmi.

Latour e Salerno

— a pagina 34

Corte di Giustizia Ue: è illegittimo il limite del 30% al subappalto

CONTRATTI PUBBLICI

Bocciato il Codice del 2016: le norme italiane restringono l'accesso alle gare delle Pmi

Buia (Ance): il Governo cancelli qualsiasi tetto Ora c'è il rischio infrazione

**Giuseppe Latour
Mauro Salerno**

Stop ai limiti sul subappalto dei lavori pubblici. L'altolà - annunciato e anticipato da una lettera di messa in mora inviata qualche mese fa da Bruxelles all'Italia - , arriva dalla Corte di giustizia Ue con una sentenza di ieri (causa C-63/18) che boccia la scelta italiana, contenuta nel Codice appalti del 2016, di limitare la possibilità dei costruttori di assegnare ad altre ditte (subappaltatori) parte delle attività di cantiere.

Ora l'esito più probabile è che avanzi una procedura di infrazione nei confronti nel nostro Paese. A meno che, come chiesto dai costruttori dell'Ance, il Governo decida di cancellare la norma incriminata, eliminando qualsiasi tetto. «È dal 2016 che lo diciamo - spiega il presidente Ance, Gabriele Buia - : questo passaggio del Codice non ha una logica, adesso bisogna prendere atto delle conclusioni della Corte».

Il caso nasce dall'esclusione di

un'impresa da una gara di Autostrade e riguarda il limite del 30% dell'importo del contratto stabilito con il Codice appalti (Dlgs 50/2016, articolo 105). Con tutta evidenza, però, la decisione si attaglia al nuovo limite temporaneo del 40% introdotto (fino al 31 dicembre 2020) dal decreto Sblocca cantieri (Dl 32/2019) a inizio estate.

Nel passaggio chiave la sentenza dice che è contrario alle direttive europee qualsiasi limite che vieti «in modo generale e astratto il ricorso al subappalto che superi una percentuale fissa dell'appalto pubblico». Dunque, non è tanto questione di alzare o abbassare la soglia, come ha fatto lo Sblocca cantieri, ma il fatto stesso che esista una soglia. Perché questo contrasta con l'obiettivo di aprire le gare pubbliche alle Pmi.

Inutile giustificare la scelta con il contrasto alle infiltrazioni, che trovano proprio nella catena dei subappalti una delle porte di ingresso più battute. I giudici europei hanno analizzato le motivazioni presentate dal Governo italiano, ma le hanno giudicate insufficienti o non pertinenti. Per la Corte esistono altre vie per alzare barriere all'ingresso della criminalità. La prima è verificare il possesso dei requisiti dei subappaltatori. «Il diritto italiano - ricorda la Corte - già prevede numerose attività interdittive espressamente finalizzate ad impedire l'accesso alle gare pubbliche alle imprese sospettate di condizionamento mafioso». E non vale l'argomento, proposto dal Governo, secondo cui spesso i controlli della Pa sarebbero ineffi-

caci. Perché questa circostanza, «nulla toglie al carattere restrittivo» di un «divieto generale che non lascia alcuno spazio a una valutazione».

Insomma, sottolinea ancora Buia «la Corte dice che il subappalto è uno strumento che tutela l'accesso delle Pmi agli appalti pubblici. Noi in Italia abbiamo il problema delle infiltrazioni, ma la Corte spiega che ci sono altre misure utili a combattere la criminalità». Non è la prima volta che la Corte dice no a limiti di questo tipo. Una prima decisione, relativa a un caso sorto in Polonia, era arrivata nel 2016 (sentenza Wroclaw). Solo pochi mesi fa, poi, lo stop era stato anticipato con la lettera di messa in mora inviata da Bruxelles all'Italia per contestare i tanti punti in cui il Codice risulta disallineato rispetto alle norme Ue.

La procedura di infrazione sembra ora uno sbocco inevitabile. Sempre che non ci siano adeguamenti. Conclude Buia: «A questo punto, visto che la Corte si è espressa in modo incontestabile, il Governo non potrà fare altro che trarre le dovute conseguenze e cancellare i limiti al subappalto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Infrastrutture

PortaPalio-Castelvecchio, via alla gara per la ciclabile

Conto alla rovescia. Nell'arco di qualche settimana via alla gara per la pista ciclabile che collegherà Porta Palio, dove c'è una stazione del bike sharing, e la zona di Castelvecchio.

L'opera, che ha un costo di 178 mila euro, è stata finanziata per 60 mila euro dalla Regione Veneto e per i restanti 118 mila dal Comune. Due gli stralci dei lavori (il via nella prossima primavera; un anno la durata) che riguardano un chilometro di ciclabile bidirezionale. Il primo da Porta Palio a via Scalzi. Il secondo fino all'inizio di via Roma, di fronte a Castelvecchio. Partendo dalla stazione del bike sharing di Porta Palio, si sfrutterà l'attraversamento già presente, ridefinendo le isole pedonali attorno alla porta. Poi, come spiega l'assessore ai lavori pubblici e al traffico, Luca Zanotto, presente l'assessore regionale a lavori pubblici e infrastrutture Elisa De Berti - la Regione ha finanziato due milioni per piste ciclabili in 13 Comuni veneti, ha ricordato, ringraziando per la collaborazione la Fiab-Amici della bicicletta - la pista salirà sul marciapiede dello stradone che, nel primo tratto, verrà allargato per consentire il transito in sicurezza di bici e pedoni. Solo per qualche metro, perché poi la larghezza attuale consente la convivenza di pedoni e biciclette. Una volta all'altezza di largo don Chiot verrà ridefinito l'intero impianto semaforico, tenendo conto dei futuri lavori del filobus e degli stalli di sosta. La pista proseguirà, sullo stesso lato, a margine della carreggiata e a ridosso del marciapiede che verrà ristretto. Questo dall'altezza di vicolo Valle fino a via Roma. «Grazie a questa pista, che si aggungerà al tratto tra il Saval e San Zeno e alla ciclovia Adige-Sole», dice Zanotto, «la parte ovest della città sarà collegata al centro» **E.G.**



REGIONE. La Giunta veneta ha approvato il piano dei trasporti. «L'alta velocità è una priorità»

La Tav e nuovi treni regionali, poi la variante alla statale 12

Tra le opere inserite nel programma anche il casello di Castelnuovo

Enrico Giardini

Tav ferroviaria da Brescia a Verona e quindi a Vicenza e Padova, ma anche sulla linea del Brennero, quindi sull'asse nord-sud. Nuovi treni regionali tra Verona e Venezia. Variante alla strada statale 12, per evitare l'attraversamento dell'abitato di Ca' di David. Casello di Castelnuovo del Garda sulla A4, potenziamento della A22 Auto-brennero tra Verona e Modena, quindi completamento della strada Grezzanella, a Villafranca, dalla rotonda di via Sant'Eurosia fino a sud della città. Sono alcune opere, già finanziate o in attesa di finanziamenti, inserite con nuovo Piano regionale dei trasporti, per l'arco temporale 2020-2030. Licenziato dalla Giunta regionale, andrà al voto in Consiglio.

Come ha spiegato il presidente della Regione Luca Zaia (*L'Arena* di ieri), il piano prevede investimenti per 20,8 miliardi, di cui 12,8 già a disposizione della Regione, per opere, mentre i sei per la Tav devono arrivare, insieme ad altre risorse. E ora l'assessore regionale alle infrastrutture, ai trasporti e ai lavori pubblici, la veronese di Isola Rizza Elisa De Berti - della Lega, come Zaia - cita i principali progetti per la città e la

provincia scaligera.

«Il piano trasporti, da 20,8 miliardi, comprende la programmazione dell'Anas, quindi delle strade, di Rete ferroviaria italiana, il piano economico-finanziario dell'Autostrada A4 Brescia-Padova e anche investimenti interni alla Regione», spiega la De Berti. «La priorità è la Tav ferroviaria, sia est-ovest che nord-sud, fondamentale per il trasporto merci, ma poi a novembre sono in arrivo i nuovi treni da Verona a Venezia, regionali, per cui ci sono già gli stanziamenti». Ma c'è altro grande progetto dei trasporti che riguarda la nostra provincia ed è la metropolitana di superficie nel quadrilatero tra Domgliara, in Valpolicella, San Bonifacio, Isola della Scala e Peschiera del Garda. Un mezzo che servirà in modo particolare per potenziare il trasporto pubblico locale. «Ci saranno nuove stazioni ogni tre chilometri, con pensiline e banchine».

La De Berti cita poi opere già finanziate come il casello autostradale di Castelnuovo del Garda, sulla Brescia-Padova. C'è poi un investimento di Rfi per eliminare passaggi a livello in numerosi punti della provincia, come tra gli altri a Cerea, Villabartolomea, nella Bassa, o a Villa-

franca. «Verranno eliminati e sostituiti con raccordi», spiega l'assessore, che ricorda inoltre il progetto di potenziamento infrastrutturale del Quadrante Europa. Attraverso la creazione del nuovo "Quarto Modulo", ossia cinque binari lunghi 750 metri, le merci arriveranno direttamente al terminal intermodale. Sarà completato entro il 2026 quando saranno attivati i nuovi binari e sarà entrata in funzione la galleria di Base del Brennero. Il "Modulo" costerà circa 59 milioni e consentirà di liberare interamente lo scalo merci ferroviario di Santa Lucia, vicino a Porta Nuova, dove il Comune vuole realizzare il Central Park.

Oltre a progetti per piste ciclabili, nel piano regionale trasporti c'è, come "invariante", cioè "opera da fare", la variante alla statale 12, opera da 145 milioni che pagherà l'Anas. «È già nel programma Anas/ministero, che sarà aggiornato nel 2020 e dal progetto definitivo si passerà all'esecutivo». È "invariante" anche la Grezzanella. «È strada regionale ma è già avviato il processo per farla diventare statale, a carico dell'Anas, con 24 milioni, e c'è già il progetto esecutivo», dice la De Berti. «Ci siamo quasi: se il presidente del Consiglio Conte firma il decreto, passa all'Anas che farà la gara». •



Elisa De Berti con Luca Zanotto



SAN GIOVANNI LUPATOTO. Il fenomeno si verifica puntualmente a ogni precipitazione copiosa. Il deputato leghista aveva già rivolto un'interrogazione a Toninelli

Stop agli allagamenti sulla Transpolesana

L'Anas assicura a Comencini: «Entro un anno il problema della galleria sarà risolto»
Tempi più brevi invece per l'illuminazione: i lavori da novembre a dicembre»

Renzo Gastaldo

L'Anas ha reso noti tempi e spesa per gli interventi sulla galleria lupatotina della Transpolesana soggetta a ricorrenti allagamenti a ogni pioggia torrenziale. Lo ha fatto in risposta a una serie di quesiti posti dal deputato leghista Vito Comencini, che già in gennaio aveva interrogato sul tema l'allora ministro Toninelli. Spiega il parlamentare: «Il progetto esecutivo per la sistemazione del sottopasso della Transpolesana sarà ultimato entro quest'anno, con l'inizio dei lavori che dovranno scongiurare nuovi allagamenti previsti nel primo semestre del 2020. Me lo ha assicurato l'Anas che mi ha anche riferito che le criticità segnalate sono attentamente monitorate e il riscontro ricevuto riguardo alla realizzazione dell'intervento è positivo, anche in relazione alle tempistiche».

Da quanto riferisce Comencini nell'intento di intervenire radicalmente e ripristinare le condizioni di sicurezza della circolazione, Anas ha predisposto uno studio preliminare che individua le criticità del sistema e le possibili soluzioni che dovranno essere concertate con l'amministrazione comunale di San Giovanni Lupatoto circa le possibili nuove opere da realizzare.

Anas ha specificato che l'intervento prevede «l'im-

mentazione del sistema tecnologico di allontanamento delle acque piovane della galleria di San Giovanni Lupatoto, anche tramite la realizzazione di nuove condotte, per fronteggiare le sempre più frequenti piogge di portata eccezionale, che tendono a mettere in crisi alcune parti dell'attuale impianto di smaltimento delle acque».

Per l'allontanamento delle acque piovane che oggi invadono la carreggiata, la soluzione individuata già qualche tempo fa dai tecnici sarebbe quella di realizzare un collegamento e uno scarico, probabilmente partendo dalle vasche di raccolta costruite alcuni anni fa in via Monte Amiata, nel sistema di gestione delle acque esistente. Un intervento di notevole impegno finanziario, tanto che Anas informa «di avere previsto e inserito nel contratto di programma 2016-2020 un finanziamento di 2,5 milioni di euro. Si stima la conclusione dell'attività di progettazione esecutiva dell'opera entro l'anno in corso e l'inizio dei lavori nel primo semestre del 2020».

LA SOCIETÀ che si occupa di strade informa anche di aver avviato lo scorso maggio «una manutenzione straordinaria di tutto l'impianto di sollevamento acque, con la revisione completa delle pompe e dei gruppi elettrogeni a servizio, oltre che una pulizia

completa di tutte le tubazioni, vasche di accumulo e pozzi perdenti».

Sempre per quanto riguarda la galleria della Transpolesana è sotto la lente dell'Anas anche l'illuminazione, che i frequentatori abituali della statale ritengono carente e inadeguata. «Anas ha stanziato un contributo di 600mila euro per effettuare la sostituzione del sistema di illuminazione con uno più efficiente di lampade a led. In questo caso l'inizio dei lavori è previsto entro il mese di novembre, con la fine dei lavori entro dicembre».

La specificazione dei tempi di previsto avvio dei due interventi (il 2020 per gli allagamenti e il prossimo mese di novembre per le luci) e il reperimento certo dei fondi necessari, sembra fornire direttamente da Roma (la risposta a Comencini è venuta dall'ufficio Anas che tiene i rapporti con il Parlamento) una indicazione temporalmente precisa degli impegni assunti da Anas. I tempi coincidono con quanto dichiarato alcuni mesi fa in municipio a San Giovanni Lupatoto dal capocompartimento di Venezia Gabriella Manginelli: «Nel biennio 2019-2020 per gli impianti della galleria di San Giovanni Lupatoto saranno investiti 3,1 milioni di euro: 600mila euro per i nuovi corpi illuminanti e 2,5 milioni per lo smaltimento delle acque». •



La telenovela

SONO QUASI VENTI ANNI

che la Transpoelsana nel tratto del raccordo con la tangenziale sud di Verona e della galleria deve fare i conti con gli allagamenti ad ogni acquazzone un po' fuori dalla normalità. Già nel 2001 il Comune si confrontava con l'Anas sul problema rifiutando la proposta dell'Ente Strade di farsi carico della gestione delle pompe idrovore. Nel settembre 2005, fra un allagamento e l'altro, l'amministrazione comunale scrisse una dura lettera ad Anas e alla Prefettura segnalando i gravi inconvenienti e

sottolineando che «stante il disinteresse che regna verso tali problematiche» era intenzione del comune «non operare più alcun intervento conseguente ad allagamenti nel territorio di San Giovanni Lupatoto». Nel novembre 2010 venne decisa la realizzazione dei vasconi che dovevano ospitare l'acqua prelevata dalla sede stradale. I lavori occuparono i primi mesi del 2011, costarono oltre 1 milione di euro, ma la soluzione non si rivelò adeguata a smaltire le acque piovane forse per l'eccesso di precipitazioni ma anche (più di qualche volta) perché le pompe idrovore non erano entrate immediatamente in funzione. R.G



La Transpoelsana allagata in occasione di una precipitazione copiosa: un evento che si ripete da vent'anni

L'addio a Mazzacurati oggi nella «sua» La Jolla tra i famigliari stretti

La figlia: vogliamo vivere il lutto nel massimo riserbo

Il padre del Mose

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Una cerimonia ristretta, come ha voluto la famiglia. E come ieri ha ribadito Elena Mazzacurati, che per prima era volata dall'Italia a La Jolla una settimana fa, quando le condizioni del padre Giovanni si erano aggravate, portandolo al ricovero in ospedale. «Io e i miei famigliari abbiamo deciso di vivere il grave lutto che ci ha colpito nel totale riserbo», spiega la figlia dell'ex presidente e direttore del Consorzio Venezia Nuova, il «padre» del Mose. L'ingegner Mazzacurati è morto martedì a 87 anni nella cittadina che si trova a due passi da San Diego e proprio lì oggi si terranno i funerali. Una funzione a cui parteciperanno solo i parenti più stretti, perché i tempi sono stati talmente stretti che anche le persone che gli erano state vicine non hanno avuto la possibilità di prendere l'aereo e affrontare le oltre dieci ore di viaggio per arrivare in California. L'avvocato Alfredo Biagini, che di Mazzacurati e del Cvn è stato per anni il consulente legale e che con lui ha avuto un rapporto molto stretto, aveva già annunciato la sua intenzione di andare, ma non sarà possibile. Probabile poi che, dopo il funerale, il feretro sia seppellito lì, dove vive la moglie Rosangela Taddei e che dunque Mazzacurati, per ora, non torni in Italia nemmeno dopo il suo decesso.

E' da cinque anni infatti che vive negli Stati Uniti, di cui aveva preso la cittadinanza, dopo che nel maggio 2014 aveva oltrepassato l'Oceano poche settimane prima che

scoppiasse la «grande retata» del 4 giugno, anche – se non soprattutto – grazie alle sue confessioni e accuse. Da lì non è più tornato, anche perché le sue condizioni sono peggiorate: avrebbe potuto farlo per il processo, dato che gli avvocati delle difese volevano interrogarlo per smentirlo, ma ci fu una perizia medico-legale che dimostrò che

non era in grado di affrontare il viaggio e che comunque, in quel 2017, non era più capace di ricordare nulla per la sua demenza senile. La malattia è poi avanzata progressivamente, fino al decesso avvenuto tre giorni fa.

In questi giorni di Mazzacurati si sono dette tante cose, sia da parte di chi lo ha sostenuto e ammirato, sia dai suoi detrattori. «Era un personaggio con grande carisma e io con lui ho sempre avuto un rapporto corretto, anche se le intercettazioni hanno dimostrato che non mi voleva come presidente del Magistrato alle Acque», dice l'ex dirigente dell'Ufficio di Salvaguardia Fabio Riva. «Con lui avevo rapporti professionali, insieme abbiamo firmato tanti atti - ricorda Cinzia Zincone, attuale reggente del Provveditorato - Era una persona signorile, piacevole». «Nella vicenda del Mose Mazzacurati appare come *dominus* assoluto a fronte di una platea di questuanti per le più diverse finalità che un effetto sicuro lo ha

avuto: la destabilizzazione della politica veneziana», dice il presidente della Municipalità di Venezia Giovanni Andrea Martini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi era

● Giovanni Mazzacurati era nato nel 1932 a Pisa. Ingegnere, dal 1983 al 2013 è stato prima solo direttore, poi anche presidente del Consorzio Venezia Nuova

● Arrestato nel 2013, ha poi ammesso di aver pagato per anni mazzette a politici e pubblici funzionari



Tav vicentina in galleria: rischio ritardi

I dubbi di Miller (Confindustria) e il monito della Regione: «Si scelga in fretta»

VICENZA «Il traguardo da rispettare è quello del 2027, quando è prevista l'apertura del tunnel di base del Brennero: «Inaugurarli senza l'alta velocità ferroviaria completata o almeno in corso di definizione sarebbe un fallimento per tutti». Le parole dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, arrivano dopo l'annuncio del sindaco Rucco di voler puntare a una soluzione interrata per l'uscita est dell'infrastruttura ferroviaria.

a pagina 15 **Collicelli**

Tav in galleria sotto la città? De Berti: «Ma non si rallenti»

L'indicazione di Rucco preoccupa anche Miller: «Sotto Vicenza c'è troppa acqua»

VICENZA Il traguardo da rispettare è quello del 2027, quando è prevista l'apertura del tunnel di base del Brennero: «Inaugurarli senza l'alta velocità ferroviaria completata o almeno in corso di definizione sarebbe un fallimento per tutti». Le parole dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, chiamano in causa direttamente il nodo della Tav (Treni ad alta velocità) a Vicenza. E in particolare il tratto a est del capoluogo, dove ancora non sono definiti né un progetto né la copertura economica. Nei giorni scorsi il tema è tornato d'attualità in città per le parole del sindaco, Francesco Rucco, che commentando gli annunci positivi dell'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile («Entro fine anno consegneremo il primo lotto costruttivo tra Verona e bivio-Vicenza» la tesi di Gentile) ha richiamato subito l'attenzione sulla parte est, ovvero nel tratto da viale del Risorgimento verso Padova: «Non c'è ancora un progetto ma al tavolo con i progettisti proponeremo la soluzione dell'interramento dei binari» ha sostenuto Rucco.

Il piano del Comune mira a scongiurare espropri e demolizioni delle abitazioni costruite a ridosso dei binari – ad esempio nel quartiere della Stanga – ma la soluzione non è scontata. «Bisogna capire di

che interrimento stiamo parlando – spiega il delegato per le infrastrutture di Confindustria Veneto, Franco Miller – perché se si tratta di galleria, allora basta scavare sottoterra a una certa profondità per passare sotto agli edifici, se invece si parla di passaggio in trincea allora bisogna considerare che una certa dose di espropri in ogni caso ci sarà».

Per Miller la differenza tra le due soluzioni è economica

(«La trincea costa meno della galleria») ma anche tecnica: «Conoscendo la morfologia del terreno di Vicenza – osserva Miller – vedo piuttosto difficile scavare a una certa profondità, si rischia di trovare molta acqua». In ogni caso, per l'esperto di Confindustria la definizione del tratto a est non può prescindere da un dato: «Il quadruplicamento dei binari (raddoppio della linea, ndr) è assolutamente indispensabile – afferma – sia per far fronte alle nuove richieste di trasporto merci che verranno, sia perché le arterie autostradali del Veneto sono saturate. C'è poi una questione ecologica da considerare e non va sottovalutata che dedicare due binari all'alta velocità-alta capacità ferroviaria consentirebbe di potenziare i collegamenti per i pendolari tra le città venete». Insomma, niente soluzioni come «alta velocità virtuale», cioè senza

l'aumento del numero di binari: «La mole di traffico sulla linea Milano-Venezia non lo consente» sentenza Miller.

Infine c'è l'aspetto della tempistica: «L'attraversamento di Vicenza – precisa Miller – è già stato motivo di ritardi nella progettazione della Tav, ora bisogna accelerare».

Su questo stesso aspetto si concentrano le parole dell'assessore De Berti: «Nell'ultimo anno, con il ministro Toninelli (ex-ministro pentastellato alle Infrastrutture, ndr) su Tav è stato perso molto tempo – precisa l'assessore –. Ora confido si possa ripartire, progettando al più presto la parte a est di Vicenza. Lascio ai tecnici la scelta di quale soluzione proporre, anche perché finora la disponibilità di Rfi (Rete ferroviaria italiana, ndr) ad ascoltare le richieste dei vari territori non è mai mancata».

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



8

Mancano otto anni al completamento del tunnel di base del Brennero

4

Mancano all'appello i cantieri AV su 4 tratte venete per arrivare a Padova



La Lente

Subappalti, la Ue cancella il tetto del 30%

di **Andrea Ducci**

Il braccio di ferro va avanti dal 2016. Ora una sentenza della Corte Europea fissa un punto fermo, stabilendo l'illegittimità della norma italiana che nel settore dei lavori pubblici impone alle imprese il divieto di assegnare ad altre ditte subappalti per un importo oltre il 30% del valore del contratto di appalto. Il tetto è stato introdotto tre anni fa nel codice degli appalti, con l'obiettivo di evitare e arginare eventuali infiltrazioni criminali nel mercato delle opere pubbliche. Una scelta del legislatore finita in collisione con l'esigenza delle imprese di organizzare i fattori produttivi in piena autonomia e libertà, la norma cozza inoltre con il principio di consentire anche alle aziende più piccole e meno strutturate di partecipare ai bandi per i lavori pubblici. Una forma, insomma, di limitazione della competizione. Libertà di impresa e di concorrenza in nome delle quali l'Ance (Associazione dei costruttori) ha fatto ricorso a Bruxelles per chiedere di intervenire. La Commissione ha ravvisato la violazione della direttiva Ue sugli appalti e già nel 2018 ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia. Nel frattempo, all'inizio dell'estate il decreto Sblocca cantieri ha portato il limite dal 30 al 40% per il subappalto. La sentenza della Corte Ue mette dunque fine al braccio di ferro e il governo dovrà adeguare la legge, rimuovendo il tetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Milano, il derby dello stadio

Gli anelli contro la cattedrale

Inter&Milan svelano i progetti

«La decisione terrà conto dei risultati del sondaggio»

I 16 mila voti dei tifosi o le luci personalizzate

San Siro verso la demolizione

L'ipotesi mix

L'impianto di Populous è favorito ma potrebbe essere tenuto l'esterno di Manica

Anelli contro cattedrale. I 16 mila voti dei tifosi impressi sui pannelli contro la facciata e le volte che richiamano il Duomo e la Galleria di Milano. E poi: possibilità di personalizzare l'interno a seconda che giochi Inter e Milan, o di far avvolgere l'esterno dalle spire blu orizzontali del Biscione o dalle fiamme rosse verticali. L'erba di San Siro sul tetto del centro commerciale che diventa un campo per tutti, oppure il cerchio dell'attuale centrocampo che si trasforma nell'ingresso del museo.

Al Politecnico di Milano sono scesi in campo gli studi di architettura (Manica più Sportium contro Populous) per sfidarsi sul progetto del nuovo San Siro, che Adriano Galliani considera un'evoluzione, «il quarto San Siro, dopo quello del 1926, quello del 1957, quello del 1990: non vedo nulla di non romantico». A guardare le immagini, a leggere i dettagli, a spulciare le schede tecniche (entrambi gli stadi saranno interrati, quindi alti circa 30 metri, produrranno perciò il 60% in meno di rumore), il nuovo San Siro

sembra già una cosa viva. In realtà, siamo al primo passo di un viaggio forse affascinante ma anche pieno di incognite, che potrebbe interrompersi subito se il 10 ottobre (ma è quasi certo un piccolo slittamento) il Comune di Milano dovesse decidere che il progetto non riveste «interesse pubblico». Non a caso i due club insistono molto sulla riqualificazione di tutto il quartiere: la vera battaglia sarà proprio sulle volumetrie consentite perché, al di sotto di una certa quantità, il progetto non è più sostenibile.

Cosa dovesse succedere in caso di no del Comune non è chiaro (Sesto San Giovanni il probabile piano B dei club), e qualcuno ha voluto malignare sull'assenza del sindaco Giuseppe Sala, comunque tenuto al corrente passo passo. Di sicuro Inter e Milan sono decise a costruirsi il proprio futuro assieme («Perché sono 70 anni che funziona e perché un investimento di 1,2 miliardi può reggersi solo così», spiega il presidente del Milan Paolo Scaroni), lo vogliono fare restando nell'area di San Siro, ma non nel vecchio San Siro «che così com'è non va più bene» ed è impossibile da ristrutturare, «perché andrebbe smontato e perderebbe comunque la sua identità e ci sarebbe il problema di andare a giocare tre anni a 100 o 200 km di distanza», come ha ribadito l'ad dell'Inter Alessan-

dro Antonello. Gli abbonati, poi i residenti e tutti i cittadini potranno pronunciarsi attraverso il sondaggio online lanciato dai club. La decisione, che arriverà «nelle prossime settimane», terrà conto anche del risultato della consultazione.

I due progetti, dunque. Il piano di Manica più Sportium è stato illustrato da Massimo Roj e David Manica. Un impianto ovale in stile classico, dall'impronta internazionale, su cui dominano appunto i due anelli, simbolo delle squadre contrapposte ma che hanno unito le forze. Quello di Populous è stato introdotto da Christopher Lee e Alessandro Zoppini, managing director di Populous Italia: ci sono i forti richiami a Milano (sarebbe impossibile vederlo in un'altra città), l'eco-sostenibilità e le tribune più vicine al campo: i primi posti disteranno solo 2,4 metri.

A sentire i rumors, il progetto Populous è il favorito per l'impianto e in questa fase il bando è solo per lo stadio. Ma il progetto di Manica più Sportium è piaciuto molto per quanto riguarda l'area attorno (per la quale partirà un'altra gara), soprattutto l'idea di mantenere l'erba di San Siro. Non è quindi escluso che il progetto finale (se vedrà la luce) sarà un mix di entrambi.

Arianna Ravelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Luciano Fontana

Tiratura: 296003 - Diffusione: 275328 - Lettori: 2048000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it



Gli anelli di Milano progetto Manica più Sportium

La facciata dello stadio immortalata i volti di **16.000** tifosi (8 mila per squadra) che saranno stampati sui pannelli

Il campo di San Siro resta al suo posto: diventerà il tetto del centro commerciale e sarà un parco accessibile a tutta la città

All'interno, Led e soluzioni architettoniche saranno dedicate alla personalizzazione da parte delle squadre



La Cattedrale progetto Populous

Durante le partite dell'Inter, un serpente di luce blu avvolgerà lo stadio, durante quelle del Milan appariranno riflessi fiammeggianti

La facciata in vetro ricorda il Duomo; lo stadio sarà circondato da una galleria che richiama la Galleria Vittorio Emanuele

Lo stadio è stato progettato per essere il più eco sostenibile d'Europa: la galleria sarà ventilata naturalmente, ci saranno pannelli solari

Dove adesso c'è il disco di centrocampo di San Siro si aprirà l'ingresso del museo, che sarà interrato

Il dossier di Cittadinanzattiva**«Un crollo a scuola ogni tre giorni»**

Un crollo a scuola ogni tre giorni, mai così tanti dal 2013. Nel 2018 sono stati 70 e hanno portato al ferimento di altrettante persone tra allievi e personale scolastico. Sono alcuni dati che emergono dall'Osservatorio sulla sicurezza a scuola presentato ieri a Roma da Cittadinanzattiva. Non va meglio negli asili nido: sono 11.027, tra pubblici e privati, frequentati da oltre 320.000 utenti e la sicurezza strutturale e sismica non è sufficiente. Il 33% dei nidi è stato costruito dopo il '71, poco più del 40% ha l'agibilità e il collaudo statico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



San Siro 2 Il sindaco e i club: la normativa nazionale sui nuovi impianti non supera le regole dell'amministrazione

«Stadio, ultima parola al Comune»

Sala: il dibattito sarà sulle volumetrie. Presentati i due progetti: spunta l'ipotesi del «mix»

di **Maurizio Giannattasio**
e **Pierpaolo Lio**

Appena presentati i due progetti «finalisti» della partita per il nuovo stadio di San Siro — la Cattedrale di Populous e gli Anelli di Manica-Sportium — e già qualcuno propone un mix: la costruzione dello stadio ispirato al Duomo e alla Galleria ma con all'esterno la soluzione rivale, con un parco più grande e il mantenimento del manto erboso di gioco del Meazza (a uso pubblico). I club rimandano la palla agli studi di architettura sportiva («Dipende se saranno generosi tra loro») e lanciano la consultazione ai cittadini. Intanto in Consiglio comunale arriva il nodo delle volumetrie, stretto tra Pgt e legge nazionale sugli stadi. Sala: farò rispettare le regole.

alle pagine 2 e 3

Cattedrale con parco degli Anelli Spunta l'ipotesi di uno stadio mix

Piacciono elementi di entrambi i progetti. I club: dipende dagli studi. Spazio alle osservazioni dei tifosi

1,2 **Miliardi di euro** L'investimento interamente a carico dei club, di cui circa la metà (650 milioni) di euro per la costruzione del nuovo impianto

60 **Mila posti** La capienza complessiva del nuovo stadio di San Siro per entrambi i progetti. Attualmente il Meazza accoglie 78mila spettatori

50% **La quota** I fabbisogni energetici coperti grazie a fonti rinnovabili. Per riscaldamento e condizionamento sarà usata solo acqua di falda

di **Maurizio Giannattasio**

Per capire come andrà a finire la partita tra Cattedrale e Anelli, tra il progetto di nuovo stadio di Populous e quello di Manica, Progetto Cmr con Sportium, forse è necessario affidarsi al vecchio totocalcio che oltre alla vittoria e alla sconfitta prevedeva anche il pareggio. Che nel caso in questione significherebbe mixare e sommare con equilibrio gli spunti progettuali migliori dei due progetti finalisti per quanto riguarda la parte esterna allo stadio. C'è qual-

cuno che lo dice pubblicamente nelle chiacchiere informali del post presentazione parlando con occhi sbrillucanti del campo di calcio fatto con l'erba «salvata» di San Siro (progetto Cmr) e qualcun altro, come l'amministratore dell'Inter, Alessandro Antonello, che si mostra più prudente lasciando alla generosità dei due studi di architettura concedere pezzi del proprio ingegno all'altro. Ma al di là delle chiacchiere a indicare che un percorso possibile sia quello del cocktail architettonico con relative modifiche esterne è indicato dal-

la scelta di utilizzare le «qualche settimane» che ci separano dalla scelta definitiva del progetto, all'ascolto — in ordine di tempo come sottolinea Paolo Scaroni — dei propri abbonati, dei tifosi e della cittadinanza con son-



daggi di vario tipo. Le osservazioni più pertinenti verranno accolte nel progetto che sarà quindi modificato. L'unico paletto lo incide nel marion Scaroni: non saranno recuperabili le idee dei due progetti già scartati. «Vorrebbe dire ricominciare da capo». Ogni riferimento al «bosco orizzontale» di Boeri è puramente voluto.

Sul palco dell'aula magna del Politecnico alla Bovisa va in scena il duello degli architetti. Sette minuti, oltre il tempo di un video per raccontare un cambio epocale dell'orizzonte: via San Siro, dentro qualcosa di nuovo. Difficile tenere insieme innovazione e tradizione. Gli architetti ci provano: chi, come Populous richiamando le guglie del Duomo e le volte della Galleria Vittorio Emanuele. Chi come Cmr recuperando e trasformando l'erba più ambita da ogni calciatore professionista, il pratone di San Siro, in un campo di calcio calpesta-

bile da tutti a partire dai bambini. È posto lì, accanto al nuovo impianto, leggermente sopraelevato. Non mancano i colpi bassi. David Manica conclude il suo intervento con un lapidario: «La nostra non è una cattedrale, ma uno stadio per la gente». Christopher Lee per Populous rilancia: «Vogliamo che il nostro stadio diventi un'icona». E aggiunge un nuovo richiamo architettonico che però potrebbe ingenerare una qualche confusione. «Sarà il catino più raccolto d'Europa, come se fosse un teatro dell'opera». In realtà una Scala del calcio già esiste e si chiama San Siro.

Il resto sono appunti sparsi di due concept destinati a modificarsi anche radicalmente in attesa del vero masterplan di cui sarà advisor il Politecnico per la gioia del rettore Ferruccio Resta. Manica, Cmr, Sportium: un impianto ovale in stile classico, su cui dominano i due anelli dello stadio. Più un terzo

esterno, che ricorda la tripartizione di San Siro. Possibilità di «personalizzare» lo stadio con pannelli e luce: rosso per il Milan, blu per l'Inter. Le facciate saranno composte da pannelli con 16mila volti dei tifosi che potranno affittare lo spazio imprimendo il loro faccione sulle lastre. Del mantenimento dello storico tappeto d'erba di San Siro abbiamo già scritto. Meno del fatto che gli ettari di parco saranno dieci e copriranno con il verde il centro commerciale. Populous: guglie e volte saranno avvolte da una facciata di vetro. Gli spalti saranno avvicinati al campo di gioco. I posti più vicini al prato disteranno 2,4 metri, ma tutto il «catino» avanzerà di 10 metri rispetto al campo. Anche qui led trasformeranno lo stadio dal rosso al blu e 9 ettari di verde diffuso. San Siro verrà ricordato da un ascensore. Quello che porterà al museo ipogeo. Sarà piazzato dove ora si trova il cerchio di centrocampo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Populous



Architetture

Ispira al Duomo e alla Galleria, e avvolto da una facciata in vetro, cambierà colore in base alla squadra e avrà bar, ristoranti e negozi lungo il «corridoio» attorno all'impianto





Manica-Sportium

Simboli

Pensata per simboleggiare la convivenza tra i club, prevede cambi di colori in base al match, una facciata con i volti di 16mila tifosi e un parco che includerà il prato del vecchio Meazza



Perché sì

Stefano Parisi

«Grandissima opportunità Grave titubanza in giunta»

Centrodestra
Il candidato
sindaco alle
elezioni 2016
Stefano Parisi



Il futuro
È una
decisione
che cambia
il destino
della città
Stupisce
anche che
ecologisti
e centro-
destra
blocchino
tutto

Tre sì per Stefano Parisi (Energie per l'Italia). Sì la nuovo stadio, sì alla demolizione di San Siro e sì alla riqualificazione esterna.

Parisi da dove deriva tutta questa certezza?

«Credo che sia una grandissima opportunità per la città e credo che la titubanza con cui la giunta preferirebbe non prendere questa decisione non è all'altezza del futuro di Milano. Gabriele Albertini avrebbe deciso senza fare sondaggi e senza avere le mani tremanti come Sala e Maran».

Più che Sala e Maran le contestazioni arrivano dai consiglieri. Sia gli ambientalisti sia il centrodestra.

«Mi stupisco degli ambientalisti. San Siro produce elevate emissioni di CO2 e forte inquinamento sonoro. Il nuovo impianto abbatterebbe l'inquinamento. Invece i nostri ambientalisti che amano Greta, i Friday for future e bevono nelle borracce d'alluminio, si oppongono».

Si oppone anche il centrodestra.

«Mi meraviglio del centrodestra perché lo spirito popolare che ha sempre caratterizzato il centrodestra rischia di essere soffocato dal populismo sovranista».

Demolire San Siro?

«Una cosa è conservare un edificio del Seicento, altro è conservare San Siro. La rigenerazione è fatta di demolizione e costruzioni».

M.Gian.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Perché no

Basilio Rizzo

«Visione solo commerciale Cittadini tratti in inganno»

Sinistra
Lo storico
consigliere
di Mic,
Basilio Rizzo



La critica
Non c'è
interesse
pubblico:
lo stadio
non è il
cuore
dell'idea
E le case
popolari?
Inoltre
i prezzi
saliranno

Sempre a sinistra, (quasi) sempre all'opposizione, Basilio Rizzo è il decano di Palazzo Marino, dove siede dal 1983. Ma la sua militanza più lunga ha i colori rossonero. «Tifoso convinto», il consigliere comunale di «Milano in Comune» boccia l'idea di un Meazza bis, non solo per motivi nostalgici.

Cosa non la convince?

«Tante cose. Ma iniziamo dalla questione di fondo. Siamo chiamati a esprimerci sull'interesse pubblico dell'operazione. Ma siamo stati tratti in inganno. Non stiamo parlando del progetto di un nuovo stadio, con altre cose attorno. È il progetto di un distretto commerciale, con lo stadio come contorno. È quello il cuore di tutto. Sfido chiunque a dire che questa operazione, che presenta vantaggi economici solo per le due società, sia d'interesse pubblico».

Cosa avrebbero dovuto proporre per convincerla?

«Guardi, ad esempio, se avessero investito per riqualificare le case popolari del quartiere, allora sì, avrei visto l'interesse pubblico. Ho poi un'altra obiezione».

Quale?

«Uno stadio più piccolo comporta meno spettatori, e posti soprattutto *premium*. Le partite saranno allora un fatto solo per i ricchi nelle loro suite. I prezzi saliranno: è la legge della domanda e dell'offerta».

P. Lio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Riduzione del consumo del suolo, ok del Consiglio

LA QUANTITÀ MASSIMA EDIFICABILE ASSEGNATA A VENEZIA PASSA DAI 518 ETTARI INIZIALMENTE PREVISTI AGLI ATTUALI 258

URBANISTICA

VENEZIA Una più attenta gestione del territorio con una conseguente forte riduzione delle aree complessivamente disponibili.

Il Consiglio comunale di Venezia, nella seduta di ieri pomeriggio, ha dato via libera (alla fine sono stati registrati 22 voti favorevoli e 2 contrari) alla variante al Pat, il Piano di assetto del territorio che punta prevalentemente al contenimento di consumo del suolo. Si tratta di una decisione attesa da qualche tempo e che è un sostanziale adeguamento alle disposizioni della legge regionale 14/2017. In questo caso la scelta della Regione mira a contenere il consumo del territorio e alla conseguente e successiva adozione e istituzione del "Registro del consumo del suolo".

IL TETTO MASSIMO

Così come era stato originariamente stabilito dal decreto del direttore della Pianificazione territoriale della Regione, la quantità massima di suolo utilizzabile assegnata al Comune di Venezia passa a 258,28 ettari a fronte dei 518,03 ettari prece-

dentemente previsti. Il provvedimento ha visto anche la contestuale istituzione del "Registro del consumo di suolo", quale parte integrante del Piano degli interventi. Va quindi precisato che questo nuovo registro ha come obiettivo finale quello di garantire il monitoraggio permanente e il controllo del rispetto dei limiti di consumo di suolo che sono stati assegnati. Il registro sarà in carico alla Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile.

LA TUTELA

Come è facile intuire quello votato dal Consiglio comunale di Venezia è un provvedimento che, dal punto di vista teorico, mira a porre un limite alle eventuali edificazioni previste per i prossimi anni. Va però detto che nel corso dell'ultima riunione convocata per discutere del Pat, l'amministrazione di Ca' Farsetti aveva comunque spiegato che in prospettiva non dovrebbero esserci cambiamenti significativi per il nostro territorio.

«In questi anni non è stato previsto nessun nuovo piano di lottizzazione – aveva ricordato la settimana scorsa l'assessore Massimiliano De Martin – ma abbiamo approvato solo quelli già deliberati in precedenza. Il nostro indirizzo è stato piuttosto quello della rigenerazione urbana di ciò che è stato già costruito».

G.P.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA Il consiglio comunale ha anche istituito il Registro del consumo del suolo



LA NUOVA PROCEDURA ALL'ESAME DEL MINISTERO. Osservazioni, c'è tempo fino al 18 ottobre

Valdastico Nord, via un casello C'è la maxi-bretella fino a Seghe

Ufficializzate le carte: l'autostrada va più sottoterra, la statale si sistema

Piero Erle

I riflettori, si sa, sono tutti su Trento: il Consiglio di Stato l'ha sentenziato, solo con la reale fattibilità dello sbocco in valle dell'Adige ha senso realizzare il prolungamento della A31 Valdastico Nord. Ma intanto, come si era intuito a luglio, l'Autostrada Brescia-Padova ha modificato anche il progetto nel tratto vicentino: niente più casello tra Cogollo e Seghe di Velo, in cambio una bretella che aiuterà a scendere velocemente al casello di Piovene. La proposta, emersa già in estate, nasce da uno stop giunto dallo Stato: il 16 ottobre di un anno fa, quando la Brescia-Padova aveva appena depositato tutte le integrazioni chieste dai vari ministeri, la Soprintendenza di Verona ha bocciato parte del progetto perché non rispettava le aree vincolate a "usi civici". Stavolta però la botta è stata forte, perché i progettisti della A4 si sono resi conto che per rispettare sia la prescrizione sia quella del bacino idrico a Meda, non si riusciva più a progettare in sicurezza il casello di Cogollo.

LO STOP. A gennaio, tra l'altro, il Consiglio di Stato ha bocciato la delibera del Cipe sul 1° tratto di A31. E in marzo, senza che fosse stato reso noto, la Brescia-Padova ha chiesto la sospensione della procedura di Via-Valutazione impatto ambientale, prorogata poi a giugno. Intanto sono iniziati i nuovi confronti con enti e Soprintendenza: i progettisti hanno messo sulla carta ben 5 diverse ipotesi di soluzione, e hanno formalizzato una proposta definitiva a inizio agosto raccogliendo le nuove indicazioni giunte. Dieci giorni fa lo sblocco: il Ministero ha pubblicato l'avviso che l'A4 ha depositato la nuova documentazione,

e ha fissato a venerdì 18 ottobre il termine per eventuali osservazioni dai cittadini.

LA MODIFICA. Come detto, la novità grande è che tecnicamente il casello di Cogollo non ci sta più. E allora il progetto è radicalmente modificato. La Brescia-Padova infatti ha stabilito di abbassare il livello della futura autostrada che si staccherà dall'attuale casello di Piovene: in media, dopo i primi tre chilometri, si andrà giù di 27 metri rispetto al progetto presentato due anni fa. Questo significa che la nuova autostrada andrebbe molto più interrata, creando un'unica galleria (sarà scavata tutta da "talpe" meccanizzate) da prima di Cogollo fino a sotto il monte Cengio per quello che riguarda la carreggiata a due corsie che va verso Trento. Appena 120 metri di passaggio all'aria aperta, invece, per la carreggiata che scenderebbe da Trento verso Vicenza. Non solo: non essendoci più il casello, senza aumentare i costi l'Autostrada - con il parere favorevole di Regione e Soprintendenza - prevede di creare una bretella nuova di collegamento tra la zona industriale di Cogollo e il casello di Piovene. Anzi, di più: la bretella, sempre su richiesta degli enti, verrebbe prolungata con una galleria ben più in là, fino alla località Rutello che è a due passi dalla zona produttiva di Seghe di Velo, con una corsia dedicata al traffico lento dei camion in salita. In tutto 5,2 chilometri di opera, di cui tre in galleria. Nei progetti anche la sistemazione della statale e degli incroci con via dell'Industria a Seghe, zona industriale di Arsiero, la strada della Pria e poi a Barcarola, Forni e Ponte Maso. Un'altra variante risparmia-territorio infine è prevista per la galleria che sboccherà al futuro casello di Pedemonte. ●



Lo schema della nuova viabilità in valle



Nello schema, la bretella che corre a fianco del tracciato dell'A31

SECONDO L'ISTAT

Gli italiani riscoprono interesse per il mattone: prezzi in rialzo dell'1,3%

ROMA. Torna l'amore tra gli italiani e il mattone. Dopo anni di crisi, il mercato della casa riaggancia una dinamica «vivace» e, archiviato il calo registrato nel primo trimestre del 2019, nel periodo aprile-giugno i prezzi delle abitazioni ricominciano a salire. Almeno in confronto ai primi tre mesi dell'anno, infatti, comprare casa costa l'1,3 per cento in più, soprattutto grazie all'aumento dei prezzi delle abitazioni di nuova costruzione. A scattare la fotografia del settore è l'Istat che però segnala anche come - in termini tendenziali, quindi nel confronto con il secondo trimestre del 2018 - i prezzi delle case comprate dalle famiglie italiane a fini abitativi o per investimento continuano a scendere. Il calo è stato dello 0,2 per cento, anche se meno accentuato rispetto al primo trimestre. La lieve flessione tendenziale, spiega l'Istituto di statistica, è comunque da attribuire unicamente ai prezzi delle abitazioni già esistenti, che registrano un calo dei prezzi pari allo 0,4%, in attenuazione rispetto al più marcato -1,3 per cento del trimestre precedente. I prezzi delle abitazioni nuove, invece, danno più soddisfazioni agli operatori del settore e aumentano su base tendenziale dello 0,1 per cento rallentando, però, rispetto al +1,5% del primo trimestre del 2019.



Immobiliare in ripresa



Cittadinanzattiva: “Scuole, un crollo ogni tre giorni”

Un crollo ogni tre giorni di scuola, mai così tanti dal 2013. Ben 70 gli episodi di crolli e di distacchi di intonaco registrati da Cittadinanzattiva, tra settembre 2018 e luglio 2019: di cui 29 in regioni del Nord (Piemonte 6, Lombardia 16, Emilia Romagna 4, Veneto 2, Trentino Alto Adige 1), 17 nel Centro (Toscana 5, Lazio 10, Umbria 1, Marche 1), 24 nelle regioni del Sud e nelle Isole (Campania 8, Puglia 6, Calabria 2, Sicilia 7, Sardegna 1). I dati arrivano dal Rapporto dell'Osservatorio civico sulla sicurezza a scuola, giunto alla 17ma edizione e presentato ieri a Roma da Cittadinanzattiva, alla presenza del ministro dell'Istruzione Fioramonti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intervista

Gianluca Basile: patto con il Coni per impianti sportivi e periferie

Il commissario straordinario per le Universiadi di Napoli: necessario coordinarsi con il Comitato che gestisce le risorse e le mette a bando

— a pagina 6

INTERVISTA

Gianluca Basile

«Più fondi per riqualificare gli impianti sportivi»

Il commissario straordinario per le Universiadi di Napoli: necessario coordinarsi con il Coni che gestisce risorse per sport e periferie e le mette a bando; si potrebbe ripetere il modello su scala regionale e continuare a investire

La Mostra D'Oltremare di Napoli in questa estate 2019 è diventata un quartier generale dello sport e non solo di quello napoletano: un ruolo che sembra cucito su misura per questo grande contenitore di impianti e uffici, aree espositive, monumento sotto tutela, da tempo in cerca di una nuova missione. Anche dopo le Universiadi (Olimpiadi degli universitari) – che si sono svolte in Campania dal 4 al 14 luglio con grande fermento di cittadini, turisti, sportivi, delegazioni, accompagnatori – gli uffici dell'Agenzia regionale e quelli del Commissario Gianluca Basile a cui è stato prorogato l'incarico fino a fine anno continuano ad essere aperti e in attività.

Prima di luglio si lavorava in un'ala alla costruzione degli impianti; nell'altra alla organizzazione dell'evento e dei servizi connessi. Oggi sia nell'una che nell'altra area del quartiere generale si lavora prevalentemente alla redazione di un bilancio. Il lavoro è stato affidato alla Ptsclas Spa, che già sei era occupata di un lavoro del genere per Expo.

Commissario Basile, quali risultati scaturiscono dalla esperienza Universiadi? Qual è il bilancio?
Siamo in fase di raccolta dati, non abbiamo ancora risultati. Sono stati distribuiti numerosi questionari. Inoltre stiamo fornendo un mare di dati che nei 15 giorni dell'evento avevamo potuto solo registrare. Una ricognizione, insomma, che non è da poco. Poi la Ptsclas farà un bilancio economico, sportivo e sociale. Sarà molto interessante leggerne le conclusioni.

In attesa del bilancio di un ente

terzo, commissario, qual è il suo rendiconto?

Senza dubbio positivo. Abbiamo avuto 300mila persone che hanno acquistato ingressi nei dieci giorni. Abbiamo avuto l'attenzione di televisioni di mezzo mondo: e questo, ne sono convinti gli albergatori, produrrà altri effetti indotti sul medio lungo periodo. Il nostro sito, a esempio, è stato molto utilizzato. Moltissimo direi. Tra i volontari abbiamo coinvolto più di 4mila giovani i quali hanno avuto l'occasione di fare un'esperienza importante nella organizzazione di un grande evento. Un'esperienza che potrà essere utile per una nuova occupazione più duratura.

A proposito dei volontari, c'era un ritardo nei pagamenti dei rimborsi spesa? A che punto siete?

Abbiamo avviato i pagamenti. Con un pò di ritardo ma stiamo recuperando. E per fine settembre avremo saldato tutti i rimborsi.

Più in generale come procedono i pagamenti?

È chiaro che la contabilità di 270 milioni spesi in meno di un anno, con gran parte della somma spesa in una decina di giorni ha una sua complessità. Oggi abbiamo materialmente saldato il 50% delle partite. Sulle altre stiamo lavorando. Siamo certi di aver risparmiato sull'intera cifra almeno 10 milioni. Potrebbe esserci stato un ulteriore risparmio di 15 milioni su opere da completare dopo le Universiadi.

Ci spieghi meglio, c'è una coda di lavori in corso?

Proprio così, ed era previsto sin dall'inizio. Dopo l'evento avevamo alcuni impianti da completare. Come lo

stadio San Paolo a cui abbiamo consegnato gli spogliatoi ristrutturati pochi giorni fa. Poi c'erano alcune opere da avviare: per queste abbiamo fatto la progettazione e preparato i bandi, ma della realizzazione si occuperanno gli enti locali. Si tratta di stadio Collana, Albricci, Arechi, quello di Mondragone e di Afragola, per citarne qualcuno.

Mentre gli ultimi cantieri si chiudono è già cronaca di questi giorni la difficile manutenzione delle strutture: il verde è secco, la pulizia carente. Come tutelare il patrimonio?

Servono fondi ad hoc, inutile sperare che, senza altre risorse dedicate, gli enti locali o le associazioni sportive possano provvedervi. Penso sia necessario coordinarsi con il Coni che gestisce fondi per sport e periferia e li mette a bando. Si potrebbe ripetere questo modello su scala regionale e continuare a investire. Ecco, si deve continuare a investire, affidare a società private la gestione e pretendere che queste svolgano un ruolo sociale.

Veniamo al bilancio sociale.

Direi che fa tutt'uno con quello sportivo. La Campania ha vinto 12 medaglie svelando talenti finora poco noti. Tanti giovani del territorio si sono potuti misurare anche in questo caso



con gare difficili e concorrenti di alto livello. I giovani delle Facoltà di scienze motorie, a esempio, hanno avuto il loro battesimo in molti casi in un agonismo di livello internazionale. Ma direi che l'esperienza è stata preziosa anche per Federazioni, organizzazioni sportive, per il Coni regionale. E tutto ciò lascia un'eredità che si potrà verificare nel tempo: si pensi che già ad ottobre la piscina Scandone sarà nuovamente terreno di gara.

Quindi oggi con una dotazione impiantistica di buon livello la Campania può candidarsi a ospitare altri eventi. Lo sta facendo? In questo modo si potrebbe anche assicurare risorse per la manutenzione.

Si può e si deve fare. Gli impianti ci sono e anche il knowhow nell'organizzazione anche. La Campania può ospitare qualsiasi campionato europeo o mondiale. Non resta che partire.

Se lei dovesse partire daccapo co-

sa cambierebbe dell'esperienza fatta per le Universiadi?

Penso che si debba separare la realizzazione delle infrastrutture dalla organizzazione dell'evento. Come si sta facendo per Milano Cortina. E soprattutto penso che si debba partire prima e disporre di un tempo più lungo. Ciò può consentire di anticipare la promozione e attrarre più ospiti. Noi alla fine ce l'abbiamo fatta, ma intorno a noi c'era molto scetticismo. E poi, arrivare a montare l'ultimo sediolino del San Paolo due giorni prima della cerimonia inaugurale è stato davvero un incubo!

Cosa ripeterebbe?

Abbiamo fatto la scelta giusta quando abbiamo deciso di ristrutturare gli impianti esistenti anziché costruirne nuovi. Così come per il villaggio degli atleti, penso sia preferibile usare strutture esistenti.

Se dovesse coordinare l'organizzazione di un altro evento sportivo, sempre in Campania? Questa volta

punterebbe su nuovi impianti?

Assolutamente, no. Continuerei a riqualificare. Ma le strutture ci sono, e adesso le abbiamo restituite al territorio. A chi ne aveva diritto, ma in tanti casi non le aveva mai viste in funzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL BILANCIO

La spesa

La Regione Campania ha stanziato per le Universiadi 207 milioni di cui 127 milioni sono stati destinati alla ristrutturazione di oltre 60 impianti sportivi in Campania e altri 129 milioni sono serviti per il piano servizi

Risparmiati

10 milioni secondo le rendicontazioni finora concluse, ma si prevede che possa esserci un ulteriore risparmio



Oggi abbiamo saldato il 50% delle partite. Sulle altre stiamo lavorando. Siamo certi di aver risparmiato sull'intera cifra almeno 10 milioni



Universiadi di Napoli.
Il commissario straordinario
Gianluca Basile



Spettacolo. Un momento delle manifestazioni che si sono tenute per la XXX Universiade 2019

Autostrada

Terza corsia,
via al progetto
esecutivo

> Il servizio a pagina 7

Terza corsia, A22 accelera: «Via al progetto esecutivo»

Il futuro di Autobrennero. Il neo ad Diego Cattoni illustra le future strategie della società: «Tre anni per la tratta Trento sud-Verona. Intermodalità? Per noi la priorità è Isola della Scala»



A22 non è solo gomma
Siamo presenti in due
società che gestiscono
20 mila treni merci

Diego Cattoni/1



La concessione?
Abbiamo 6,5 miliardi
da investire: dobbiamo
farci trovare pronti

Diego Cattoni/2

LUCA PETERMAIER

TRENTO. Per usare una metafora legata al mondo dei motori, A22 è come se fosse una Ferrari con il pieno di benzina, le gomme appena cambiate e i cavalli pronti a rombare. Un bolide, però, fermo perché nessuno gira la chiave d'accensione. Ecco, la chiave in questo caso altro non è che il rinnovo della concessione: «Serve qualcuno che metta in moto per far partire l'enorme mole di investimenti che A22 ha programmato e per i quali siamo pronti a mettere sul piatto 6,5 miliardi di euro di risorse» - spiega con orgoglio il nuovo amministratore delegato di via Berlino Diego Cattoni.

L'uomo dei numeri

Da uomo abituato a lavorare con i numeri, Diego Cattoni snocciola quelli che servono a spiegare di che cosa parliamo quando affrontiamo il tema A22 e relativa concessione: «Il 10,5% di tutto l'import-export italiano passa per il Brennero. Siamo lungo un'asse strategica e le cifre lo dimostrano: +14% di transito merci rispetto al 2006 e +11% di veicoli. Ogni anno oltre 170 milioni di passaggi e soprattutto 6,5 miliardi di euro di risorse pronte

per essere investite in infrastrutture e nel miglioramento della viabilità non appena avremo il via alla concessione».

Le opere in cantiere

Di questi 6,5 miliardi, spiega Cattoni, «4,1 sono quelle che finanzieranno il Pef, il piano economico finanziario, due serviranno per la realizzazione della nuova autostrada Cispadana e della bretella Campogalliano-Sassuolo e il resto serviranno per lo sviluppo dell'intermodalità con il grosso investimento per noi a Isola della Scala nel veronese. Questi progetti genereranno ricadute enormi sul territorio, saranno da volano per altri investimenti e aumenteranno i posti di lavoro».

La terza corsia

Cattoni ha annunciato ieri che A22 ha avviato al proprio interno l'iter per la progettazione esecutiva dell'opera: «Nel Pef la terza corsia è prevista da Bolzano Nord fino a Modena per un investimento complessivo di 1,8 miliardi di euro. Da Bolzano a Verona, come è noto, la terza corsia sarà dinamica mentre sarà fissa tra Verona e l'intersezione con l'A1 a Modena. Da Bolzano a Trento ci sono da realizzare due

gallerie e tre viadotti (il ponte sull'Adige a Vadena, a Zambana e il ponte dei Vodi a Trento) ma il resto della piattaforma è adeguato. Da Bolzano nord a Bolzano sud dovremo spostare l'autostrada per bypassare il viadotto. Lo stesso dovremo fare con la galleria di Trento, anche qui spostando l'autostrada. Ma il tratto tra Trento sud e Verona è già pronto per ospitare la terza corsia dinamica. Vogliamo farci trovare pronti benché la concessione non sia ancora stata definita. Contiamo di ultimare la progettazione esecutiva in sei mesi e - salvo ostacoli autorizzativi - realizzare l'opera nei prossimi 36 mesi».

L'interesse per la rotaia

Il tunnel del Brennero sposterà molte merci su rotaia, liberando l'A22. Una perdita di potenziali entrate che Autobrennero controbilancerà con il rafforzamen-



to della propria presenza in due società di trasporto merci su rotaia: «La prima è Rtc, con sede a Bolzano e uffici operativi a Verona, che ha 250 dipendenti e gestisce 10 mila treni all'anno e poi abbiamo una partecipazione rilevante nella società Locomotion con sede a Monaco. Complessivamente gestiremo 20 mila treni l'anno nel trasporto su rotaia e già oggi le due società fatturano circa 200 milioni l'anno» - spiega Cattoni.

Intermodalità

Il tunnel del Brennero, una volta

completato, dovrà avere un hub di partenza a Monaco e uno di uscita a Verona. Due strutture fondamentali per far girare a pieno regime il nuovo sistema di trasporto merci su rotaia. «A Verona - spiega Cattoni - vogliamo essere presenti in modo forte. A Isola della Scala abbiamo acquistato un'area di 70 ettari dove sviluppare l'intermodalità. È un investimento importante di qualche centinaia di milioni di euro, ma puntiamo anche sul porto interfluviale di Mantova. L'interesse per Interbrennero? Non scema, ma andrà valuta-

to nel contesto complessivo nel quale Verona sarà l'hub principale».

L'investimento "sexy"

Così, lo stesso ad, ha definito l'impegno di A22 sulla mobilità elettrica: «Abbiamo previsto 20 milioni di investimenti in 3 anni nelle colonnine di ricarica, oltre 100 e tutte gratuite. Ma di quei 20 milioni, 10 saranno destinati alla realizzazione di stazioni di ricarica di autoveicoli che vanno ad idrogeno a dimostrazione dell'impegno che A22 vuole mettere in campo per l'ambiente».



• Diego Cattoni, da un paio di mesi amministratore delegato di A22: nato a Trento è stato anche manager del Gruppo Lunelli (Foto Panato)

QUARTIERE SAN GIUSEPPE

Rivoluzione urbanistica
Il bosco al posto delle palazzine

Un bosco da 60 mila metri quadrati a ridosso del Sile, nel cuore del quartiere di San Giuseppe, al posto di oltre 41 mila mc. / APAG. 21

LA NOVITÀ

Un bosco di sei ettari al posto dei palazzi
“Rivoluzione verde” a San Giuseppe

Prima trattativa del genere tra Ca' Sugana e una immobiliare: la Sant'Ambrogio rinuncia alla lottizzazione Sile

Un bosco da 60 mila metri quadrati a ridosso del Sile, nel cuore del quartiere di San Giuseppe, al posto di oltre 41 mila metri cubi di nuova edilizia residenziale. È questo l'obiettivo dell'accordo pubblico privato che stanno studiando Comune e Immobiliare Sant'Ambrogio. Un accordo rivoluzionario che oltre a trasformare l'area a ovest di Treviso creando un polmone verde difficilmente paragonabile con altri in città, metterà fine a un durissimo e spigoloso contenzioso sull'edificabilità dell'area cambiando i connotati a un quartiere da sempre vittima di traffico e smog. Per non parlare dell'aeroporto.

L'AREA E IL CONTENZIOSO

Tutto nasce dalla proposta di accordo formalizzata dalla società immobiliare trevigiana all'amministrazione nelle scorse settimane. Sant'Ambrogio è proprietaria degli oltre 70 mila metri quadrati destinati dal Prg alla realizzazione delle lottizzazioni residenziali Sile 1-2-3 tra Strada Sant'Agnese e Sile. Nel 2011 la società ottenne il permesso a costruire sulla prima parte dell'a-

rea (Sile 1) a fine 2013 però, con la giunta Manildo, arrivò lo stop sulla base del piano di rischio aeroportuale che la passata amministrazione voleva attentamente valutare evitando edificazioni residenziali pericolose. Scattò un ricorso al Tar che diede sostanzialmente ragione alla Sant'Ambrogio ma alimentò nuovi ricorsi. Una grana a cui ora la stessa società ha offerto una via di uscita.

LAPROPOSTA

Tutto si basa su principio della “compensazione” urbanistica. La Sant'Ambrogio ha proposto al Comune di rinunciare all'edificazione dell'intera area come previsto dal vecchio Prg (i 41 mila metri cubi), realizzando nella zona a sue spese un grande bosco da attrezzare volendo anche con percorsi pubblici; una concessione non gratuita, ma da ripagare con il mantenimento del diritto edificatorio ma trasformato in un “bonus volumetrico” da spendere altrove, o rivendere a terzi per ampliare altri interventi. Il “bonus” dovrà essere quantificato da un accordo tra Comune e società,

così come dovrà essere chiaro come potrà essere sfruttato. Per l'urbanistica cittadina è però di certo una prima volta che potrebbe essere l'innescò di nuovi e importantissimi percorsi.

«PRIMA PIETRA EPOCALE»

In Comune non si nasconde entusiasmo. Il sindaco Conte parla di «inizio di una rivoluzione verde per la città, che punta alla tutela del territorio», e nello specifico «un piano che segnerà la rinascita di San Giuseppe». L'assessore all'urbanistica Tassinari concorda: «Il piano va guidato e strutturato, quello approvato oggi è solo l'inizio dell'iter per definire l'accordo di trasformazione dell'area e quantificazione del “bonus”, ma di certo stiamo dando vita ad un processo urbanisticamente rivoluzionario nel segno della sostenibilità ambientale e della vivibilità della città, nel rispetto della normativa regionale». San Giuseppe sogna: Comune e privato dovranno provare a trasformare tutto in realtà. —

Federico de Wolanski





IL PROGETTO

Bloccati 41 mila metri cubi di cemento

In rosso nella foto in alto l'area che la Sant'Ambrogio immobiliare ha proposto di convertire in bosco. In Comune sindaco Conte e l'assessore Tassinari plaudono: «Inizia una rivoluzione»

