

Rassegna del 25/03/2020

SCENARIO

25/03/2020	Arena	27 Più vicina la ciclabile da Quinto a Poiano	C.BAZZ.	1
25/03/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12 Il porto di Venezia resta aperto «Ma ora ci lascio consegnare le merci in arrivo alle aziende»	Bottazzo Francesco	3
25/03/2020	Gazzettino	3 In venti giorni il traffico è quasi dimezzato in Veneto	...	4
25/03/2020	Gazzettino	10 Autostrade svuotate non solo dalle auto: dimezzati i camion	Francesconi Alberto	5
25/03/2020	Gazzettino Venezia	6 Crisi, il Porto tiene «Però ora sbloccate scavi e cantieri»	Trevisan Elisio	7
25/03/2020	Gazzettino Venezia	6 «Imprese chiuse? Montagne di merci rischiano di marcire nei piazzali»	e.t.	9
25/03/2020	Gazzettino Venezia	7 La nave da crociera è già stata "spedita" lontano da Venezia - La Victoria fa dietrofront Ma restano altre 2 crociere	R.Br. - E.T.	10
25/03/2020	Il Fatto Quotidiano	15 Dopovirus, non ci salverà il partito del cemento - Dopovirus: non sarà il Partito del Cemento a salvare l'economia	Meletti Giorgio	12
25/03/2020	Mattino Padova	35 Intervista a Luciano Flor - «La pandemia non frena il nuovo ospedale Sarà flessibile per affrontare le emergenze»	Malfitano Claudio	15
25/03/2020	Nuova Venezia	26 «Il sistema porto sta reggendo ma il futuro è un'incognita» - «Il sistema porto regge, timori per il futuro»	Favarato Gianni	17
25/03/2020	Nuova Venezia	26 Alimenti e biomedica arrivano ma le altre filiere sono in panne	...	19
25/03/2020	Nuova Venezia	33 All'asta al miglior offerente i 22 alloggi sfitti dell'Usl 3	Tantucci Enrico	20
25/03/2020	Tribuna-Treviso	37 Traffico, opera quasi compiuta una rivoluzione lunga 30 anni	Favero Enzo	22
25/03/2020	Voce di Rovigo	27 Prezzo del "mattoni" stabile nel 2019	...	24

VALPANTENA. Sogno atteso da dieci anni. L'opera di 300mila euro andrà dal bivio con la Sp6 alla Madonna dell'Altarol

Più vicina la ciclabile da Quinto a Poiano

La gara è stata assegnata e finita l'emergenza partiranno i cantieri

L'attesa ciclabile destinata a collegare Quinto a Poiano si accinge a diventare realtà. I circa 300mila euro stanziati dal Comune per permettere all'ottava circoscrizione di realizzare un sogno di vecchia data sono pronti a essere impiegati. Certo, bisognerà attendere la fine dell'emergenza sanitaria che sta attanagliando il Paese. Ma non appena si potranno riattivare i cantieri, potranno finalmente essere messi a segno i lavori che dovevano partire proprio in questi giorni.

Il progetto è definito e la gara è già stata assegnata. «I lavori sarebbero dovuti partire in primavera ed erano già stati in parte avviati con i primi sopralluoghi di predisposizione dei cantieri», riferisce l'ex presidente del parlamentino, Dino Andreoli, che a settembre ha passato il testimone all'attuale presidentessa, Alma Ballarin. «Si tratta di un tragitto molto sentito da chi vive in Valpantena, e di cui si parla ormai da oltre una decina di anni».

Il percorso ciclabile, che verrà realizzato sul lato a scendere da Quinto fino a Poiano sarà lungo poco più di mezzo chilometro e bidirezionale. Nello specifico collegherà il

bivio tra via Valpantena e l'inizio della strada provinciale Sp 6 dei Lessini, fino alla chiesa della Madonna dell'Altarol per poi collegarsi al tratto che già esiste sulla rotonda del giardino di Poiano.

Ricorda Andreoli: «L'opera è sempre stata rimandata sia per la difficoltà nel reperire le somme necessarie, sia per la pericolosità del tratto prima che, nel dicembre del 2018, venisse inaugurata la nuova strada che passa dietro lo stabilimento di Veronesi e si collega alla Sp 6 portando verso Cerro e Bosco Chiesanuova».

Grazie a un ulteriore contributo della Regione, Veneto Strade si sta inoltre preoccupando di collegare anche via Segorte, ossia il tratto fra le rotonde a Nord di Poiano, fino al supermercato Famila, completando così l'intera ciclabile che dalla Valpantena porta in città.

Lo scorso luglio infatti la giunta ha approvato la variante urbanistica, inserita nell'accordo di programma tra il Comune di Verona e Veneto Strade che, grazie alla realizzazione di un sottopasso, consente di garantire una nuova ciclopedonale protetta all'intersezione tra via Se-

gorte e via Fincato. Da settembre scorso Veneto Strade si è messa all'opera per riqualificare il tratto della Sp6 tra Veronesi e le mega rotonde e ora, con una spesa complessiva di oltre 2 milioni di euro che comprende la sistemazione di guardrail, illuminazione e pavimentazione dell'intero tratto, sarebbe dovuta iniziare la seconda fase con la creazione del sottopasso ciclopedonale.

«Ci sarebbero voluti ancora 5 o 6 mesi di lavori», fa sapere l'assessore alle strade, Marco Padovani, evidenziando le difficoltà imposte dal singolare periodo storico. «Stiamo intanto mettendo a punto un piano con le circoscrizioni per dare vita a un'estesa rete ciclabile di collegamento ai percorsi urbani per pedoni e velocipedi».

«Abbiamo già fatto una serie di riunioni tra gli uffici tecnici della nostra circoscrizione e quelli della sesta per fare in modo che la ciclopedonale possa poi arrivare fino a Porta Vescovo», fa sapere la presidentessa in ottava, Ballarin. «Così si completerebbe completamente un circuito sicuro, reclamato e senza dubbio apprezzato da chi vive nell'est veronese e in generale dagli amanti della bicicletta». • C.BAZ.





La pista ciclopedonale nella zona di Quinto di Valpantena

Il porto di Venezia resta aperto

«Ma ora ci lascino consegnare le merci in arrivo alle aziende»

Il quadro

Bene a febbraio
«Ma ora cambia tutto
Rischi sui pagamenti»

VENEZIA La buona notizia: «I porti di Venezia e Chioggia sono pienamente operativi e funzionanti. Siamo aperti e stiamo lavorando nonostante la crisi, pur essendo il primo sistema portuale ad essere entrato in zona rossa», dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino. Poi i problemi: «Stiamo chiedendo al governo di poter continuare a trasferire le merci ai magazzini anche dopo mercoledì (oggi, ndr), evitando il blocco almeno della parte logistica delle aziende che dovranno chiudere», dicono Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est, e Andrea Scarpa, presidente di Assosped Venezia. Gianni Satini, presidente veneto di Fai (autotrasportatori) guarda oltre: «E' difficile lavorare quando gli altri non lavorano più, il vero problema arriverà tra qualche giorno quando esploderà il tema dei pagamenti».

Perché se fino ad oggi seppur con difficoltà e sacrificio degli operatori (spesso costretti a lavorare senza tutti i dispositivi di protezione individuale) la filiera che parte dal porto ha garantito la tenuta complessiva del tessuto economico del territorio, oltre che le consegne alla grande distribuzione, ai supermercati e alla filiera biomedicale, da domani tutto viene messo in discussione. Dice il presidente di Assoagenti Alessandro Santi: «Nei primi giorni di marzo ci sono state solo una quindicina di toccate in meno, rispetto alle 120 avute fino ad oggi, concentrate soprattutto

nel traffico petrolifero e di prodotti chimici». E' chiaro però che se molte aziende saranno costrette a chiudere per il decreto del presidente del consiglio che vuole limitare contatti e contagi, si rischia di creare una sorta di «overbooking». Le merci cioè arriveranno al porto (perché le navi sono partite anche tre/quattro settimane fa), e lì dovranno rimanere se i trasportatori non sapranno dove consegnarle. Per questo Alessandro Becce, nuovo responsabile del terminal Vecon, auspica un «coordinamento con le istituzioni e tra i singoli attori della filiera». Il rischio ad esempio è che i piazzali si riempiano di container «parcheeggiati» a discapito di quelli (alimentari e medicali) che invece devono essere movimentati.

La crisi potrebbe così colpire tutti con il più caratteristico effetto domino: «Poi non sarà più come prima, sarà quindi necessario cambiare l'approccio economico e la visione del lavoro», concordano tutti. E se da una parte Musolino sottolinea il ruolo determinante della logistica «per mantenere la qualità di vita dei nostri territori», il rappresentante dell'ente zona industriale di Porto Marghera, Gianluca Palma ha espresso la preoccupazione per «la mancanza di consumo a valle di prodotti petroliferi e il conseguente aumento degli stoccaggi», oltre alle situazioni «critiche» di grandi realtà come Fincantieri e Pilkington.

Stime sulle ripercussioni ancora non ce ne sono, soprattutto in ambito locale (il sistema portuale di Venezia a febbraio stava guadagnando oltre il 4 per cento ma a marzo si sono fatti sentire i primi contraccolpi): i primi tre mesi dell'anno difficili (soprattutto in Cina dove è stato registrato un -11) portano a prevedere oltre 80 milioni di Teu in meno nel 2020.

Francesco Bottazzo



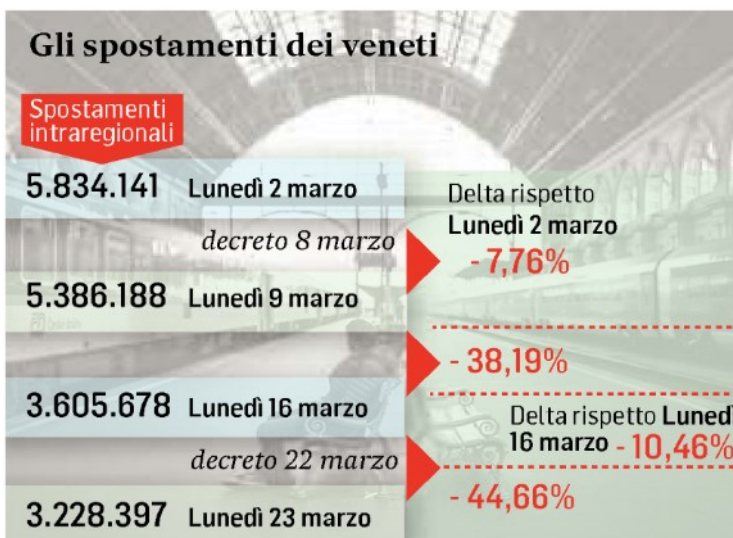
Presidente
Pino
Musolino



In venti giorni il traffico è quasi dimezzato in Veneto

L'ANALISI

VENEZIA Mezzo Veneto è a casa. Rispettoso delle ordinanze regionali, ligio agli obblighi, dotato di un grande senso civico. È quanto risulta da un'analisi della Regione e dell'Agenda Digitale del Veneto effettuata sulla base dei dati registrati dalle celle telefoniche di Tim. Garantendo la privacy, come assicura l'analisi, il sistema «traccia uno spostamento quando da un punto di origine ci si muove fuori dalla propria "cella" e nel punto di destinazione si sta fermi più di 30 minuti». La riduzione del traffico all'interno della regione in tre settimane è stata del 44,66%. Il 2 marzo gli spostamenti intraregionali sono stati 5.834.141. Il 22 marzo nuovo Dpcm del premier e il giorno dopo, lunedì, quasi il dimezzamento degli spostamenti.



Autostrade svuotate non solo dalle auto: dimezzati i camion

► Sul tratto di Autovie Venete il 72% di traffico in meno rispetto a un anno fa, centomila i mezzi pesanti spariti con punte dell'80% sul Passante di Mestre

IN AUTOSTRADA

MESTRE Meno 72,6%. Un dato che in altri tempi, quelli dell'autostrada intasata per i lavori della terza corsia o delle partenze intelligenti nel periodo dell'esodo agostano, avrebbe fatto sognare chi si metteva alla guida. Adesso no. Perché quella percentuale, relativa al calo dei transiti sulla rete gestita da Autovie Venete nel giro di un mese, fa tremare le vene ai polsi. E sta a testimoniare la gelata del traffico legato al commercio, all'industria, al sistema produttivo di un'area cerniera fra il centro dell'Europa e la parte orientale del continente.

CROLLO VERTICALE

Sta di fatto che, come annunciato ieri da Autovie, la scorsa settimana i mezzi transitati sulla propria rete (che comprende la Venezia-Trieste e la Palmanova-Tarvisio) sono stati 237.774. Un mese fa il traffico automobilistico e di mezzi pesanti era stato di 869.192 veicoli. Il tracollo è dovuto soprattutto alla scomparsa del traffico privato, in base alle restrizioni

legate al divieto di spostamenti per evitare la diffusione del contagio. Ma in termini economici pesa forse di più il drastico taglio di mezzi pesanti dalla rete di Autovie Venete. Se si confronta la scorsa settimana con lo stesso periodo dello scorso anno, si è passati da 259.653 Tir a 153.853. Oltre centomila mezzi pesanti letteralmente spariti per la serrata di impianti produttivi costretti loro malgrado a bloccare la produzione, ma anche a causa della chiusura dei confini con Austria e Slovenia che hanno creato di fatto un cordone sanitario con l'Italia. Il calo dei transiti, da metà febbraio a oggi, è stato continuo, e nelle ultime settimane è letteralmente precipitato, parallelamente con l'inasprirsi delle limitazioni agli spostamenti.

«I mezzi in transito attualmente - si legge in una nota di Autovie - per la maggior parte trasportano prodotti indispensabili, dal carburante, all'ortofrutta, dal latte alle derrate alimentari, ma pure pezzi di ricambio o rifornimenti per le imprese che devono continuare a funzionare per garantire i servizi essenziali».

PASSANTE DESERTO

Anche per Cav, la concessionaria che gestisce la tratta Venezia-Padova e il Passante di Mestre, marzo 2020 passerà alla storia come il mese del grande freddo, viabilisticamente parlando. Il calo dei transiti ha superato il 40%: un trend cominciato a febbraio con le prime restrizioni e proseguito inesorabilmente fino ad ora «con punte medie giornaliere - fonte Cav - che superano l'80% di veicoli in meno rispetto allo scorso anno». Complessivamente i flussi di traffico riferiti al mese di marzo avevano visto lo scorso anno il transito di 3.935.849 veicoli, contro i 2.209.701 registrati negli ultimi 20 giorni di quest'anno, con una perdita di 1.726.148 veicoli. Roba da mandare in pensione i notiziari sul traffico cui ogni giorno, in altri tempi, si aggrappavano gli automobilisti per sapere quando mettersi alla guida. Ora sedersi al volante è diventato una necessità, per chi è autorizzato, o un lusso per pochi che forse cominceranno a rimpiangere il tempo delle code.

Alberto Francesconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DESERTO Le carreggiate delle principali tratte autostradali del Nordest si sono progressivamente svuotate dal traffico

237.774

I veicoli transitati sul tratto Venezia-Trieste la scorsa settimana

Crisi, il Porto tiene «Però ora sbloccate scavi e cantieri»

►Dopo un febbraio nella media, marzo scende di 15 “toccate” sulle consuete 120

►Musolino: «Un bene per i rifornimenti del sistema economico del Nord Est»

**UN MILIARDO DI EURO
 NELLE CASSE DELLE 16
 AUTORITÀ PORTUALI
 «CI FACCIAMO LAVORARE
 COME NEL CASO
 DEL PONTE MORANDI»**

IL BILANCIO

MESTRE Febbraio è andato bene, nella media, e marzo sta registrando un calo di 15 tocche di navi commerciali rispetto alle solite 120. Tutto sommato, “se i dati definitivi si confermeranno questi, potremo dirci molto soddisfatti”. Pino Musolino, presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, ha riunito in videoconferenza i principali operatori dello scalo veneziano e di quello chioggiotto per fare il punto della situazione e, nonostante la crisi sanitaria in atto e di quella economica, gli scali reggono. «Questo è un bene per i 21 mila lavoratori legati al porto – ha commentato Musolino –, è un bene per il sistema economico dell’intero Nord Est che si rifornisce grazie al porto, è un bene soprattutto ora per le merci essenziali destinate agli ospedali e all’alimentazione dei cittadini. Ed è un segnale forte a tutti quelli che fino a un mese fa dicevano che Venezia deve fare a meno del porto e continuano a sognarlo ancora oggi».

LOGISTICA NECESSARIA

In un periodo paragonato, dal punto di vista economico, ad una guerra, la logistica mostra di essere necessaria proprio come nelle guerre in cui chi ha la

logistica migliore è già in netto vantaggio, e se a Venezia non ci fosse stato il porto come avrebbe fatto a sopravvivere e a curarsi? «La stessa Unione Europea, anche se in ritardo, ha riconosciuto la fondamentale importanza delle reti Ten-T, che passano anche per il nostro scalo, per assicurare i rifornimenti di prodotti medicali e di sussistenza per l’intera Europa» hanno sottolineato Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nordest (trasportatori) e Gianni Satini, presidente di Veneto Fai, Federazione autotrasportatori italiani.

Se il porto tiene, oltretutto, è un preciso segnale per l’intera economia dato che le banchine da sempre anticipano le crisi e le riprese, e dunque i dati di previsione globali sono oltremodo negativi ma andranno confrontati con la realtà: partendo dagli 11 milioni di container persi dai porti Cinesi in questi mesi, le stime parlano di 80 milioni di Teu (unità di misura dei contenitori) in meno entro il 2020. «Gli effetti negativi su import ed export sono strettamente collegati alla durata della crisi che a breve si espanderà a varie fasce del Pianeta – spiega Musolino – per cui quando noi saremo usciti dall’emergenza, altri Paesi ci saranno dentro e noi saremo a monte o a valle delle loro catene logistiche per cui ne risentiremo».

AZIENDE STRATEGICHE

Intanto Marghera regge: «Abbiamo importanti aziende strategiche dei settori petrolifero, energetico e chimico, oltre che



alimentare, che continuano a lavorare e, anzi, hanno bisogno di garantirsi la filiera delle imprese terze bloccate invece dall'ultimo decreto della presidenza dei ministri - spiega Palma - . In crisi sono i carburanti perché su strada non corre più nessuno e gli aerei sono a terra».

Il modello economico che ha retto fino ad oggi, anche per Alessandro Becce, nuovo amministratore Delegato del terminal container Vecon della multinazionale Psa, Gianluca Palma direttore Ente Zona Industriale, e Andrea Scarpa, presidente di Assospes Venezia e vicepresidente nazionale Fedespedi, va cambiato per evitare di trovarci in balia di altre nuove crisi. Per gli ambientalisti va cambiato anche il modo di vivere e produrre perché quello del nuovo coronavirus è solo un primo avvertimento all'umanità affinché interrompa la distruzione delle risorse naturali, ma in attesa di un ripensamento complessivo bisogna mettere al sicuro i collegamenti e i trasporti per le merci, per cui il Governo deve tagliare la burocrazia che rallenta o paralizza ogni azione anche in questo momento di crisi eccezionale: «Le 16 Autorità portuali italiane hanno fermo in cassetto oltre 1 miliardo di euro per interventi di manutenzione e miglio-

ramento dei porti» ha detto, per citare un esempio, Musolino. Venezia, in effetti, ha 23 milioni di euro fermi da due anni in attesa di poter essere spesi per scavare i canali che consentono di far entrare le navi: «Come Assoporti abbiamo chiesto al ministro dei Trasporti di poter adottare temporaneamente le misure commissariali del decreto legato alla ricostruzione del ponte Morandi di Genova in modo da poter sbloccare questo miliardo di risorse pubbliche, aprire i cantieri e dare anche lavoro a tante imprese edili, metalmeccaniche e quant'altro oggi ferme».

BUROCRAZIA

Sembra incredibile ma è vero, la burocrazia continua a bloccare cantieri e procedure anche quando il Paese andrebbe invece aiutato perché già bloccato dal coronavirus: «È indispensabile - affermano Palma e Satini - per porci a livello delle economie in via di sviluppo, per consentire l'accesso al credito, e per facilitare i pagamenti quando per la merce fornita verrà presentato il conto e le imprese saranno lasciate sole. E invece le norme varate per aiutare l'economia mancano ancora dei decreti attuativi, la solita vecchia storia del nostro Paese».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SEGNALE POSITIVO Il Porto di Venezia ha retto l'urto dell'emergenza coronavirus sull'economia italiana e mondiale

L'allarme

«Imprese chiuse? Montagne di merci rischiano di marcire nei piazzali»

MESTRE Se la logistica è fondamentale per assicurare la sopravvivenza del sistema economico ma anche sanitario italiano, l'ultimo decreto della Presidenza del consiglio dei ministri ha provocato al settore un serio problema.

«Minacciare così d'improvviso, dalla domenica al lunedì, di chiudere centinaia di aziende ha costretto tutti noi a lavorare anche di notte per consegnare le merci» spiegano Paolo Salvaro e Alessandro Satini, presidenti delle associazioni dei trasportatori. «E adesso, dopo una moratoria di tre giorni, si ripresenterà la stessa difficoltà perché se chiudono davvero le fabbriche non ritenute indispensabili, ci saranno montagne di merci ferme nei piazzali portuali che andranno in malora». I trasportatori chiedono al Governo che almeno consenta alle aziende di tenere aperti i magazzini in modo che possano ricevere i rifornimenti che utilizzeranno quando potranno riaprire: «D'altro canto le navi sono partite dall'Asia 40 giorni fa e ormai stanno arrivando».

Oltretutto c'è un altro guaio connesso al precedente e che, invece, riguarda proprio i rifornimenti essenziali: «Le navi portano anche container pieni, ad esempio, di dispositivi medicali che rischiano di perdersi nei piazzali in mezzo a tutto il resto. Il porto veneziano sta facendo un ottimo lavoro di coordinamento grazie all'Autorità di sistema, agli operatori e ai lavoratori ma l'ultimo decreto rischia di mettere i difficoltà tanti settori». (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nave da crociera è già stata “spedita” lontano da Venezia

►La Costa Victoria fa rotta verso uno scalo del Tirreno con 700 passeggeri in isolamento

Gli oltre 700 ospiti della nave da crociera Costa Victoria sono in via di isolamento, nelle loro cabine, mentre la nave ha cambiato rotta. Non è più diretta a Venezia, ma nel Tirreno: ieri aveva già attraversato lo stretto di Messina. L'ipotesi è che attracchi a Civitavecchia per poi trasferire in un grande aeroporto internazionale, in questo caso Fiumicino, i passeggeri, tutti stranieri, di 20 nazionalità diverse. Ma in aprile è previsto l'attracco di altre due navi.

A pagina VII

La Victoria fa dietrofront Ma restano altre 2 crociere

►La nave della Costa non arriverà a Venezia e ha già fatto rotta verso uno scalo del Tirreno

►In aprile previsto l'attracco della Mediterranea e della Deliziosa. La preoccupazione resta alta

I 700 PASSEGGERI IN ISOLAMENTO NELLE LORO CABINE. UNA 63ENNE MALATA FATTA SBARCARRE A CRETA LE NAVI IN VIAGGIO

VENEZIA Tre giorni fa aveva sbarcato a Creta una passeggera malata, poi risultata positiva al coronavirus. Ora gli oltre 700 ospiti della Costa Victoria sono in via di isolamento, nelle loro cabine, mentre la nave ha cambiato rotta. Non è più diretta a Venezia, ma nel Tirreno: ieri aveva già attraversato lo stretto di Messina. L'ipotesi è che attracchi a Civitavecchia, lo scalo più facile per poi trasferire in un grande aeroporto internazionale, in questo caso Fiumicino, i

726 ospiti, tutti stranieri, di 20 nazionalità diverse, con ben 236 australiani.

Una soluzione caldeggiata nei giorni scorsi anche dal governatore del Veneto, Luca Zaia, e dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, preoccupati che l'arrivo a Venezia della Victoria, previsto per il 28 marzo, potesse stressare un sistema sanitario già così provato. In realtà la stessa Compagnia era alla ricerca di un porto alternativo che non fosse Venezia o Trieste.

LA PASSEGGERA MALATA

Nel frattempo si è ammalata una passeggera argentina di 63 anni. Sbarcata domenica a Creta per motivi di salute, all'ospedale di Heraklion è stata sottoposta al test per il Covid-19 risultato positivo. Ora è ricoverata in terapia intensiva “in condizioni

stabili” precisa una nota della compagnia. «In via precauzionale, e nel rispetto delle procedure sanitarie previste a bordo, le persone venute a contatto con l'ospite erano state poste in isolamento immediato – continua la nota -. Al momento la situazione sanitaria a bordo non presenta altri casi sospetti, ma per ulteriore precauzione si sta procedendo all'isolamento di tutti i passeggeri nelle proprie cabine. Seguendo l'allerta delle organiz-



zazioni sanitarie internazionali e la normativa definita dalle autorità italiane, il protocollo sanitario a bordo era già stato elevato al livello massimo nei giorni scorsi».

LA NUOVA ROTTA

Quanto alla destinazione finale della nave, Costa crociere la sta definendo con le autorità italiane. Dopo la decisione della compagnia di sospendere tutte le crociere, che risale al 13 marzo scorso, Victoria, con i suoi 726 ospiti e 776 membri di equipaggio, stava rientrando verso l'Italia per organizzare i reimpatri. Che a questo punto dovrebbero avvenire via Civitavecchia-Fiumicino.

Ma nella stessa situazione si

trovano anche le altre due navi che dovevano arrivare a Venezia: la Mediterranea, partita il 13 marzo da Mauritius con il solo equipaggio e attesa per il 10 aprile in laguna, e la Deliziosa, che doveva arrivare il 26 aprile, dopo un giro del mondo iniziato a gennaio con oltre duemila persone a bordo, ha appena lasciato l'Australia. Nulla è ancora deciso. E in Porto a Venezia c'è una certa preoccupazione.

LE REAZIONI

«La Victoria ha fatto rotta verso il Tirreno ma per le prossime unità da crociera ancora in navigazione non è detto che si riesca a far lo stesso - commenta il presidente Pino Musolino -. Il decreto del 19 marzo impone che i

porti italiani accolgano le navi battenti bandiera italiana, quindi le Costa in circolazione e qualche Aida. Se queste andranno altrove, dovremo però "parcheggiare" nelle nostre banchine quelle vuote che dovessero arrivare». Aggiunge Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto: «Normalmente ci sono circa 320 navi da crociera in giro per il mondo con 600 mila passeggeri: quando parliamo delle navi che hanno avuto problemi con il coronavirus si tratta di numeri risibili. Dopo l'emergenza anche questo mondo dovrà ripensarsi, ma per favore partiamo da dati reali e non da bufale».

R.Br.-E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VERSO UN ALTRO PORTO La Costa Victoria non arriverà più il 28 marzo a Venezia. La nuova destinazione dovrebbe essere Civitavecchia

DOPOVIRUS, NON CI SALVERÀ IL PARTITO DEL CEMENTO

◊ GIORGIO MELETTI A PAG. 15

Dopovirus: non sarà il Partito del Cemento a salvare l'economia

RIECCOLI Pure i giallorosa vogliono "sbloccare" i grandi cantieri nominando commissari ovunque. Ma c'è un problema: non ha mai funzionato. Per il Pil meglio dare soldi ai Comuni per rifare le strade



Un mercato asfittico

Con la scusa di ripartire la crescita dopo il Coronavirus, si torna alle ricette di B. e Renzi: deroghe a tutto, che però non sono servite a niente

» GIORGIO MELETTI

S

i profila una crisi talmente profonda da lasciare senza parole anche gli economisti più fantasiosi nel trovare le prove che anche stavolta il Dio mercato ci salverà. Per questo colpisce l'imperterrito partito del cemento con il suo mantra: sbloccare i cantieri. Una strategia inefficace per l'economia, sicuramente irrealizzabile. Per due ragioni pratiche: non ci sono i soldi e non ci sono le imprese. E una teorica: si tratterà di salvare aziende e posti di lavoro che ci sono piuttosto che crearne di nuovi.

LA MINISTRA delle Infrastrutture Paola De Micheli vuole sbloccare 25 opere per un valore di 6 miliardi nominando dei commissari secondo il "modello Genova". Lo strumento è già previsto dal decreto sblocca-cantieri del suo predecessore Danilo Toninelli: "I commissari straordinari possono essere abilitati ad as-

sumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici". Un potere discrezionale grazie al quale il commissario può affidare gli appalti senza gara, come si è fatto per il ponte Morandi. Che però ha specificità uniche: l'urgenza, l'importo (solo 200 milioni), la spesa a carico di Autostrade per l'Italia per i noti motivi. Il viceministro delle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri vola più alto e con il modello Genova sogna di sbloccare opere per 109 miliardi contenute nei piani di Anas e Fs: "Sono già finanziate, e allora perché sono ferme? Per la troppa burocrazia, che impedisce di spendere soldi già stanziati".

Antiche leggende. Uno legge e pensa che Fs e Anas abbiano nel cassetto 109 miliardi. Figuriamoci. Per restare in questo secolo, il primo a raccontare la favola fu Silvio Berlusconi che nel 2002 confezionò la legge Obiettivo, detta da Raffaele Cantone "criminogena", grazie alla quale si sarebbe rifatta l'Italia aprendo cantieri come chioschi di bibite (ricordate la lavagna di Bruno Vespa?). Tipico risultato della legge Obiettivo è la Metro C di Roma, affidata nel 2006 e ancora alle fasi iniziali.

Berlusconi ha fatto scuola. Nel 2012 il ministro delle Infrastrutture Corrado Passera annunciò lo sblocco di lavori per 40-50 miliardi. Nel 2014 il premier Matteo Renzi giurò che il suo decreto Sblocca-Ita-

lia avrebbe sbloccato in pochi mesi cantieri per 43 miliardi. E che la nomina dell'ad di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, a commissario per la nuova linea ad alta velocità Napoli-Bari avrebbe consentito di aprire i cantieri entro il 2015. Invece i primi lotti della Napoli-Bari sono partiti a fine 2018: grazie al commissario sono serviti tre anni e mezzo anziché i 6-7 anni soliti. Nel 2015 il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ridimensionò i sogni del capo allo sblocco di 15-16 miliardi in 20 mesi. Il suo successore Danilo Toninelli, con il suo Sblocca-Cantieri del 2019 di cui sopra, si disse anche lui certo dello sblocco di oltre 15 miliardi.

Se passiamo dalla sfera onirica alla realtà scopriamo che non ci sono i soldi. Nel 2018, ultimo bilancio pubblicato, Rfi ha investito in "grandi progetti infrastrutturali" un miliardo di euro, mentre 3,5 miliardi sono andati "alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio". È intuitivo, dopo gli incidenti mortali di Pioltello e di Lodi, che se c'è da mettere qualche



soldo in più sulle ferrovie sarà il caso di destinarlo alla manutenzione della rete piuttosto che, solo per citare un esempio dal libro dei sogni di De Micheli, alla ferrovia Ferrandina-Matera. Se ne parla da almeno 30 anni ed è tornata di attualità ai tempi del governo Renzi quando si ritenne doveroso dotare di collegamento ferroviario la capitale della cultura 2019 (anno che, duole constatarlo, si è concluso lo scorso 31 dicembre). Quanto all'Anas, a fronte delle decine di miliardi di opere stradali sognate, si scopre che nel 2019 ne ha fatte per 265 milioni, preventivandone per il 2020 altri 600 milioni. Quindi Rfi e Anas sommate danno lavoro ai costruttori per non più di uno o due miliardi all'anno.

SUPPONENDO che con ettoltri di Svitolo il governo riesca a sbloccare la qualunque, magari a triplicare o quadruplicare la spesa, resta il secondo problema: chi li apre questi cantieri? La Salini Impregilo, campione nazionale delle costruzioni che, con il supporto finanziario di Cassa Depositi e Prestiti punta a federare altri big come Astaldi, Pizzarotti e Rizzani de Eccher - oltre a pezzi della defunta Condotte - nel 2019 ha fatto lavori in Italia per un miliardo, fatturando in altri Paesi il resto dei suoi 5,4 miliardi. Infatti dichiara di voler crescere in Nord America, Australia e Medio Oriente, non in Italia.

Il fatto è che da sempre i costruttori italiani sono riusciti, con l'aiuto di politici e burocrati ben lubrificati, a non far

entrare in Italia nessuna impresa straniera, tenendosi strette le sempre più striminzite occasioni di lavoro. Basti pensare che negli ultimi dieci anni il mercato delle opere pubbliche, statali e locali, si è sostanzialmente dimezzato. Le aziende maggiori stanno quindi messe male. Le prime cento società di costruzioni fatturano in Italia 10 miliardi di euro. Alla fine il mercato vero è quello delle micro imprese che ristrutturano le case con l'agevolazione fiscale: vale da solo quasi 50 miliardi all'anno. Ecco, se proprio credono che l'edilizia debba concorrere alla ripresa dell'economia dopo il Coronavirus, forse è meglio che diano soldi ai Comuni per asfaltare le strade. Si fa prima (fattore decisivo) e meglio.

Twitter@giorgiomeletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROTAGONISTI



GIANCARLO CANCELLIERI
Viceministro alle Infrastrutture



PAOLA DE MICHELI
Ministro delle Infrastrutture



GRAZIANO DELRIO
Titolare del Mit dal 2015 al 2018



CORRADO PASSERA
Al Mit con il governo Monti



Miliardi
all'anno: il mercato delle ristrutturazioni edilizie: grazie ai bonus fiscali vale più dell'intero settore degli appalti pubblici (32 miliardi nel 2018)



Eterne

Il cantiere della Metro C di Amba Aradam-Colosseo (Roma). L'opera fu inserita nella Legge Obiettivo di B, *LaPresse*

«La pandemia non frena il nuovo ospedale Sarà flessibile per affrontare le emergenze»

Il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor conferma il cronoprogramma: a giugno la firma dell'accordo
«Progettiamo una struttura che funzioni tutti i giorni, non solo per le epidemie: ogni spazio potrà cambiare destinazione»

L'INTERVISTA

Claudio Malfitano

«**A**vanti come se il Coronavirus non ci fosse. E questa epidemia ci conferma l'importante della flessibilità nell'ospedale del futuro». Con un Covid-19 che ha messo in quarantena mezzo mondo e fatto slittare anche le Olimpiadi, serve tutta la caparbieta di Luciano Flor, il direttore generale dell'Azienda ospedaliera, per non bloccare il progetto del nuovo ospedale di Padova, sviluppato (come prevede l'accordo tra Regione, Comune e Università) su due poli: l'area del Giustiniano e quella di Padova Est. Nei giorni scorsi è arrivato il parere positivo per la Vas, cioè la valutazione ambientale strategica della Regione. Adesso il *deus ex machina* dell'operazione può confermare: «Virus o non virus, entro giugno firmeremo l'accordo di programma». **Direttore Flor, davvero non è previsto nessuno slittamento nel progetto del nuovo ospedale di Padova?**

«Posso confermare il cronoprogramma che ci eravamo dati. Prevedeva a giugno la firma dell'accordo di programma. Prima dell'inizio dell'emergenza sanitaria eravamo leggermente in anticipo rispetto ai tempi previsti e oggi siamo ancora in anticipo».

Com'è possibile? Avrà avuto in queste settimane più di qualche pensiero nel gestire questa emergenza...

«Certo, abbiamo più lavoro perché il coronavirus ci ha aggiunto molte più difficoltà. Ma non ci fermiamo: andiamo avanti come se questo virus non ci fosse. Facciamo le riunioni in videoconferenza e continuiamo a lavorare. Purtroppo l'epidemia riguarda le persone, l'iter burocratico pro-

segue».

L'approvazione della valutazione ambientale è un segnale positivo: gli uffici non si sono fermati.

«C'è stato un grande lavoro di squadra con la Regione per arrivare a questo risultato. La Vas come gli altri documenti propedeutici hanno dei tempi tecnici che non possono essere accorciati. Ma i risultati stanno arrivando».

Intanto state preparando l'area di San Lazzaro?

«Sono necessarie varie indagini e bonifiche: quella bellica, idrogeologica, sismica e le altre. Le stiamo portando avan-

«**Bene il parere Vas. Facciamo attenzione a ogni indicazione che ci viene data»**

ti in parallelo con l'iter burocratico».

Nel parere Vas c'era una serie di prescrizioni: l'attenzione alle polveri sottili, la necessità di un progetto di qualità per l'area del Giustiniano, l'indicazione di predisporre una mobilità sostenibile con piste ciclabili e parcheggi. Che ne pensa?

«Sono indicazioni a cui diamo la massima attenzione. Ma sono tutte compatibili con il nostro progetto. Diciamo che per costruire un ospedale nel ventunesimo secolo non serve la perfezione ma molto di più. Cureremo con attenzione ogni dettaglio».

Il sistema sanitario italiano sta facendo i conti con una terribile pandemia, che ne ha messo in evidenza anche le criticità. Forse è ancora presto per chiederselo, ma cosa può insegnarci tutto questo nella progettazione del nuovo ospedale?

«Guardi, noi stiamo intanto completando l'iter per poter realizzare il nuovo ospedale.

Abbiamo un dimensionamento già definito che ci è dato dalla programmazione regionale. E poi costruiremo un ospedale destinato a funzionare tutti i giorni, non solo per le emergenze».

Ma c'è qualche accorgimento in più che potrà essere inserito in fase di progettazione?

«Le strutture nuove sono già completamente attrezzate, vuoi per l'utilizzo delle moderne tecnologie, per la distribuzione degli spazi, per l'impiantistica che già prevede impianti di ricambi d'aria o ventilazione più modulabili di quelli che abbiamo adesso. Non costruiremo un ospedale pensato per una pandemia, ma il nuovo polo sarà flessibile e quindi in grado di affrontare meglio nuove emergenze».

Cosa intende per ospedale flessibile?

«Flessibilità vuol dire che ogni spazio può facilmente cambiare destinazione. Uno spazio di degenza può graduarne la sua intensità assistenziale, o diventare facilmente semi-intensiva o intensiva, oppure un laboratorio, o quello che serve. Questo era già previsto e questo è l'ospedale del futuro».

Che indicazioni ha ricevuto in questi giorni dal governatore Luca Zaia?

«Ci ha detto di non fermarci, anzi di correre ancora di più perché il nuovo ospedale di Padova è un obiettivo strategico. Certo, in questo periodo c'è un lavoro aggiuntivo per il coronavirus. Ma sulle cose fondamentali non possiamo abbassare l'attenzione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MUSOLINO

«Il sistema porto sta reggendo ma il futuro è un'incognita»

«Il sistema porto regge, ma il futuro è incerto. Musolino: «Ci lascino trasportare le materie prime alle aziende chiuse». FAVARATO / APAG. 26

«Il sistema porto regge, timori per il futuro»

Appello del presidente Musolino: importante che le aziende chiuse per decreto possano ricevere comunque le materie prime

«Stiamo lavorando, situazione fluida gli effetti li vedremo fra uno o due mesi»

Gianni Favarato / VENEZIA

«Malgrado l'emergenza sanitaria e il conseguente blocco di gran parte dell'economia e grazie al gioco di squadra fatto da enti pubblici, operatori, imprese, lavoratori, sindacati e associazioni di categoria, il sistema portuale di Venezia e Chioggia lavora rispettando tutti i sistemi di sicurezza, ma se nelle prossime settimane non sarà permesso a molte industrie chiuse per decreto di ricevere comunque le materie prime e le merci ferme nei piazzali del porto ci potrebbero essere problemi».

È questo il messaggio inviato ieri a tutto il mondo economico e al Governo attraverso la videoconferenza organizzata da Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Settenzionale, a cui hanno partecipato Alessandro Becce (amministratore delegato del terminal container di Vecon-Psa) Gianluca Palma (direttore Ente Zona Industriale), Paolo Salvato (presidente di Confetra NordEst), Alessandro Santi (presidente Assoagenti Veneto), Gianni Satini (presidente ve-

neto della Federazione Auto-transportatori Italiani) e Andrea Scarpa (presidente Assosped Venezia).

Un'occasione per mettere insieme tutti gli attori e le filiere che fanno capo al sistema portuale della laguna di Venezia, che movimentava l'80 % di merci e materie prime per tutto il tessuto produttivo del Nordest, sia in arrivo che partenza.

E dunque per fare il punto della situazione in una fase così drammatica e complessa creata dalla pandemia.

Musolino ha aperto la videoconferenza con un messaggio positivo: «con grande sforzo e la collaborazione di tutti i soggetti che operano nei nostri due porti stiamo riuscendo a mantenere in vita il tessuto produttivo del territorio».

Lo scorso mese di febbraio il porto, dopo la chiusura negativa del 2019, si era chiuso con un + 4,3 % di traffici ma dopo le prime misure anti virus, adottate a inizio marzo, c'è stata una flessione sebbene minima. Resta da vedere i dati dei traffici a fine mese «ma se ci sarà una tenuta o una compromissione non significativa dei traffici, sarebbe un risultato di grande valore».

«La logistica è determinante per tutto il sistema produttivo, commerciale del nostro territorio e tutti insieme stiamo facen-

do il massimo per continuare a reggere la difficile ed epocale situazione in cui si trova ormai tutto il mondo» ha sottolineato Musolino, «ma è anche vero che per quanto riguarda il traffico di container alcuni parlano di 17 milioni di Teu in meno a livello mondo finora, quindi probabilmente si potrebbe arrivare a 80 milioni di Teu in meno al mondo a fine 2020. Nonostante ciò, si osservano effetti significativi di ripresa sulle rinfuse destinate alle industrie, dagli alimenti, al carbone, fino ai prodotti biomedici, comprese mascherine e le altre protezioni sanitarie, mentre uno stop sul fuel e sul kerosene avio per gli aerei sono fermi visto il blocco dei voli». «La situazione, perciò, è molto fluida» ha aggiunto «e gli effetti li vedremo fra uno o due mesi quando altri paesi che entreranno in crisi più avanti produrranno con la flessione delle loro economie ricadute anche sull'Italia». Il presidente Musolino ha concluso ribadendo che a Venezia «c'è una comunità portuale molto coesa e motivata che sta lavorando al massimo per garantire l'operatività dei nostri porti, la tenuta del tessuto economico del nostro territorio e le consegne alla grande distribuzione, ai supermercati e alla filiera biomedica». —



I TRAFFICI

I container non si fermano

Nella foto a fianco una grande nave portacontainer in arrivo dalla Cina in uno dei due terminal dedicati veneziani che si trovano nell'Isola Portuale. Sopra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino.



Le navi continuano a sbarcare materiali per la protezione sanitaria grano e molti altri prodotti alimentari. A rischio le merci non essenziali

Alimenti e biomedica arrivano ma le altre filiere sono in panne

LA LOGISTICA

Il sistema logistico al servizio delle industrie e della rete commerciale del Veneto e di tutto il Nordest regge ancora, tanto da ricevere i complimenti degli stessi operatori portuali, perfino da Vecon, il terminal container veneziano che fa capo al Gruppo Psa di Singapore, uno dei maggiori operatori del mondo. Ma resta l'incertezza, piena di forti timori per le conseguenze della pandemia sull'economia locale, nazionale e mondiale. A Venezia e Chioggia continuano ad essere movimentate centinaia di tonnellate di merci e materie prime, in primo luogo del settore alimentare e biomedicale, ma anche per le industrie manifatturiere, tanto da vedere tutt'ora code di camion nel porto commerciale. Il presidente degli Agenti Marittimi, Alessandro Santi, ha riferito che «nei primi giorni di marzo ci sono state solo una quindicina di toccate in meno, rispetto alle 120 avute fino ad oggi, concentrate soprattutto nel traffico petrolifero e di prodotti chimici in riduzione per i minori consumi energetici» e ha sot-

tolineato come i porti di Venezia e Chioggia siano stati i primi ad adottare un protocollo di sicurezza, «ripreso poi dalle linee guida nazionali» anche se «la carenza di dispositivi di protezione individuale sta diventando per un problema». Paolo Salvaro, presidente di Confetra Nord Est, e Andrea Scarpa, presidente di Assoped hanno confermato che il sistema logistico continua a funzionare, confermando però la preoccupazione temono di non «poter continuare a trasferire le merci ai magazzini anche quando chiuderanno tutte le imprese non essenziali, se non avranno anche queste la possibilità di ricevere le merci arrivate in porto dovranno chiudere e le merci resteranno nei magazzini sempre più pieni».

«La mancanza di consumo a valle di prodotti petroliferi e il conseguente aumento degli stoccaggi» ha sottolineato Gianluca Palma dell'Ente Zona Industriale», mentre Alessandro Becce, nuovo responsabile del terminal Vecon, ha auspicato che continui e migliori «il fondamentale coordinamento» con Porto, Capitaneria e tra i singoli attori della filiera logistica. —



SU INDICAZIONE DELLA REGIONE

All'asta al miglior offerente i 22 alloggi sfitti dell'Usl 3

Unico vantaggio per il Comune, la prelazione a parità di offerte d'acquisto
Ma Ca' Farsetti, che voleva un accordo prima, non parteciperà alla gara

**Il tentativo era quello di favorire i residenti
Chi compra non potrà vendere prima di 8 anni**

Andranno all'asta al miglior offerente i 22 alloggi sfitti di proprietà dell'Usl 3 Serenissima messi sul mercato su indicazione della Regione e l'unica prelazione concessa al Comune di Venezia, che con il sindaco Luigi Brugnaro si era detta disponibile all'acquisto in blocco in prelazione degli appartamenti, quasi tutti nella Venezia storica, sarà quella di aggiudicazione a parità di offerta, se parteciperà alla gara. Ma lo stesso Brugnaro aveva già anticipato che la Regione avesse indetto la gara pubblica, Ca' Farsetti non avrebbe partecipato, per non alimentare offerte al rialzo. Dunque gli alloggi andranno a chi presenterà l'offerta economica più alta, anche se la Regione ha posto nel bando altri due "paletti" che potrebbero in qualche modo agevolare i residenti veneziani rispetto a acquirenti esterni. Il primo è che chi compra non potrà rivendere prima che siano trascorsi otto anni dall'acquisto. E il secondo è che sarà considerata offerta migliorativa quella presenta-

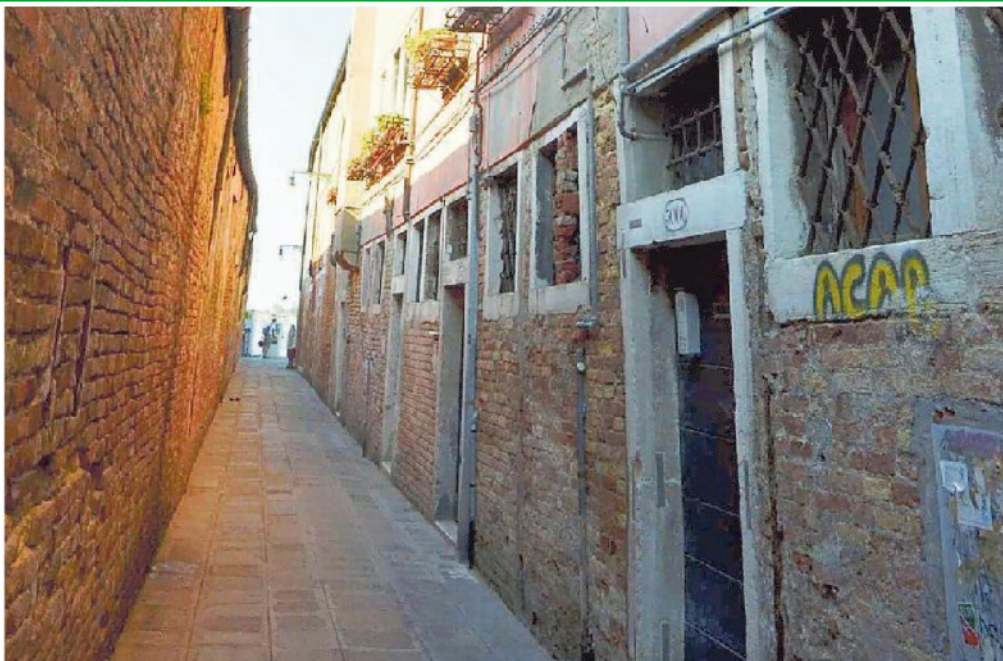
ta dall'acquirente che si impegnerà a trasferirvi la residenza per almeno cinque anni, a parità di offerte. Il valore complessivo degli immobili come base d'asta sarà di 8 milioni 696 mila e 300 euro. Il Comune si era detto interessato ad acquisirli e anche a sostenere il relativo sforzo economico, per metterle a disposizione chi vuole risiedere a Venezia o vuol tornare a farlo. Ma la Regione è mossa evidentemente da altre considerazioni riguardo alla vendita, che riguardano il reperimento di nuove risorse per il potenziamento dei servizi sanitari dell'Usl. Gli alloggi che sono messi in vendita con la nuova asta annunciata dalla Regione non erano mai stati messi sul mercato in precedenza. Il valore medio di prezzo è superiore per ognuno ai 150 mila euro. A oggi, quelli sfitti e già sottoposti a perizia di stima e quindi da porre sul mercato, sono in tutto 21 quelli sparsi nei sestieri della città antica: 9 sono a San Marco, 6 a Castello, 3 a Cannaregio e 3 a Dorsoduro. In più ce n'è uno anche a Mestre. L'Usl veneziana aveva già detto di aspettare indicazioni dalla Regione sulla modalità di vendita del "pac-

chetto" di immobili, tra cui parecchi alloggi in centro storico, che saranno progressivamente alienati su indicazione di Palazzo Balbi per migliorare con il ricavato strutture e macchinari degli ospedali dell'area veneziana. Il timore di molti è che gli alloggi invece che ai residenti finiscano per essere utilizzati per nuove affittanze turistiche, anche se la crisi economica indotta dall'emergenza coronavirus cambierà per diverso tempo anche la situazione dei flussi turistici a Venezia e probabilmente quindi anche la domanda di alloggi di questo tipo. Già nel 2017 l'Usl 3 aveva immesso nel mercato immobiliare 149 immobili, soprattutto alloggi, ma anche terreni e negozi, a Venezia, Isole e Mestre, in modo da coprire con il ricavato delle vendite parte della spesa sanitaria. I tentativi precedenti dell'azienda sanitaria di vendere i suoi immobili non sono andati a buon fine. Deserta l'asta per cederli in blocco a un unico grosso operatore immobiliare, ma non hanno avuto esiti soddisfacenti anche le successive aste che hanno provato a metterli in vendita singolarmente. —

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'Us13 Serenissima metterà all'asta il proprio patrimonio immobiliare in centro storico

LA CITTÀ CHE CAMBIA

Traffico, opera quasi compiuta una rivoluzione lunga 30 anni

Dalle venti rotonde al put per arrivare ora al tanto atteso sottopasso in stazione Il sindaco Favero condivide i meriti con Zaffaina e Puppato che l'hanno preceduto

MONTEBELLUNA

Una rivoluzione viaria che è andata avanti passo dopo passo e a cui ne manca ancora qualcuno. Durata trent'anni. Una rivoluzione viaria passata attraverso rotonde (18 fatte e due da fare) e sensi unici. «Le rotonde hanno avuto il merito di eliminare incroci semaforici pericolosi – dice il sindaco Marzio Favero – ma anche di rallentare la velocità e rendere più fluido il traffico eliminando code e quindi facendo diminuire l'inquinamento». Sono state opera delle amministrazioni succedutesi in tre decenni: le due amministrazioni leghiste di Zaffaina, le due di centro-sinistra della Puppato, le due, ancora in corso, del leghista Favero.

LE ROTATORIE

Una rivoluzione che ha riempito la rete viaria cittadina di rotonde (le ultime due delle quali prossime), creato un anello a senso unico e all'orizzonte vede il tanto agognato arrivo di sottopassi ferroviari e un futuro piano per le piste ciclopedonali. Lasciando da parte le rotonde sulla Feltrina a servizio del casello della superstrada e del futuro centro com-

merciale, in città ci sono 18 rotonde e progettate ce ne sono altre due, mentre trent'anni fa non ne esisteva nessuna. «Tutto è iniziato con piano urbano del traffico di Zaffaina con cui sono stati fatti i primi interventi – spiega il sindaco Marzio Favero – che sono poi proseguiti con Puppato e ora io sto cercando di portare a compimento questo disegno. Teniamo conto che avevamo a che fare con strade disegnate ai primi del Novecento e con un traffico aumentato in modo esponenziale. Trent'anni possono sembrare tanti, ma per la pubblica amministrazione sono un soffio». Quindi 18 rotonde sono state fatte, adesso ne rimangono altre due di strategiche. «Sì, quella dell'incrocio tra la Feltrina e via Groppa e quella in piazza Verdi – dice Favero – ma anche l'anello a senso unico attorno al centro storico può essere considerato una macrorotatoria. Oltre alle due nuove rotonde da realizzare a breve interverremo anche sulla rotonda tra via Roma e via Sansovino per migliorare gli innesti».

I SOTTOPASSI

Una rivoluzione viaria che passerà ora anche tramite i sotto-

passi ferroviari in una città circondata dai binari. Risale ai tempi di De Longhi il primo piano per eliminare tutti i passaggi a livello in città, quindi a quarant'anni fa. «Uno, in via Piave, è già cantierato – spiega il sindaco – i progetti di quelli in via San Gaetano e via Trevignano sono stati approvati dalla Regione, quello di via San Gaetano è già in Conferenza dei Servizi e a breve saranno consegnati a Rfi per l'esecutivo e la loro realizzazione. Il quarto, in via Delle Alte, ma non è urgente». Ci sarebbero anche i percorsi ciclopedonali. «C'è la partita delle interconnessioni delle piste ciclopedonali e il loro completamento – spiega il sindaco – è un lavoro che stiamo facendo col più alto coinvolgimento, dovevamo lavorarci a fine marzo ma dovremo rinviare di un mese. Realizzarle in alcune strade richiederà la introduzione di ulteriori sensi unici». Storia finita invece per la circonvallazione? «Con l'arrivo della Pedemontana Veneta non ha più la funzione di spostare il traffico di attraversamento, va considerata in una ottica diversa: quella di un collegamento est-ovest». —

ENZO FAVERO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il sindaco di Montebelluna, Marzio Favero, in un cantiere

ISTAT Si arresta la svalutazione grazie all'aumento delle abitazioni nuove

Prezzo del "mattone" stabile nel 2019

ROMA - Secondo le stime preliminari nel quarto trimestre 2019 l'indice dei prezzi delle abitazioni acquistate dalle famiglie - per fini abitativi o per investimento - diminuisce dello 0,2% rispetto al trimestre precedente e aumenta dello 0,3% nei confronti dello stesso periodo del 2018 (era +0,4% nel terzo trimestre 2019). Lo riferisce Istat: per il secondo trimestre consecutivo si registra un aumento su base annua dei prezzi delle abitazioni, dovuto per lo più a quelli delle abitazioni nuove (+1, contro l'1,3% nel trimestre precedente) ma anche, seppur in misura più contenuta, ai prezzi delle abitazioni esistenti (+0,1% come nel terzo trimestre). Questi andamenti, sottolinea Istat, si manifestano in un contesto di rallentamento della crescita dei volumi di compravendita (+0,6% l'incremento tendenziale registrato dall'Osservatorio del Mercato Immobiliare dell'Agenzia delle Entrate per il settore residenziale per il quarto trimestre 2019, dopo il +4,9% del trimestre precedente). Su base congiunturale la diminuzione è dovuta unicamente ai prezzi delle abitazioni esistenti che registrano un calo pari a -0,3% mentre i prezzi delle abitazioni nuove continuano a crescere (+0,6%).

I prezzi delle abitazioni "chiudono il 2019 con una diminuzione di appena un decimo di punto rispetto al 2018 e con un trascinarsi sul 2020 di poco positivo, segno di una sostanziale stabilizzazione dei prezzi del mercato immobiliare residenziale", commenta Istat. "Ma il dato nazionale - prosegue - è la sintesi di andamenti territoriali molto eterogenei con il Nord-Ovest e il Nord-Est in crescita e il Centro e il Sud e Isole in diminuzione". In media, nel 2019, i prezzi delle abitazioni subiscono una leggera flessione (-0,1%), a fronte di dinamiche di segno opposto tra i prezzi delle abitazioni esistenti, in diminuzione dello 0,4%, e quelli delle abitazioni nuove che aumentano dell'1,1%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Frenata arrestata Prezzi a -0,1% nel 2019

