

Rassegna del 29/03/2019

ANCE VENETO

29/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Piano Casa, nuova legge promossa (con riserva) dall'Ance	...	1
29/03/2019	Gazzettino	27 L'intervento - Piano Casa, non siamo d'accordo sui permessi sopra una certa volumetria	Salmistrari Giovanni	2
29/03/2019	Giornale di Vicenza	8 Edilizia: «La nuova norma impone tempi più lunghi»	...	3

SCENARIO

29/03/2019	Adige	11 Truffa all'A22, spunta la corruzione	Pedrini Flavia - Terreri Francesco	4
29/03/2019	Adige	16 Valdastico, Fraccaro ferma la Provincia: Niente di deciso» - Valdastico, Fraccaro ferma Fugatti	Bergamo Andrea	6
29/03/2019	Alto Adige	17 La A22 scoppia, 73 milioni di passaggi - L'A22 scoppia: 73 milioni di transiti	Campostrini Paolo	8
29/03/2019	Arena	18 Nuovo stadio Bentegodi Ecco il progetto - Uno stadio con tetto mobile «Riqualficherà il quartiere»	E.S.	10
29/03/2019	Arena	18 Traforo breve Il Comune chiede fondi	E.S.	12
29/03/2019	Corriere del Trentino	2 Valduga: vanno ascoltati anche i territori coinvolti - Valduga: «Vanno sentiti i territori coinvolti» Kompatscher contrario	F.Bar.	13
29/03/2019	Corriere del Trentino	3 Intervista a Fausto Manzana - Manzana: «Positivo l'impulso della Provincia»	Barana Francesco	14
29/03/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 «Il Mose non sarà finito per il 2021» - «Il Mose non sarà finito per il 2021» E la Basilica chiede tre milioni di euro	Zorzi Alberto	15
29/03/2019	Corriere dell'Alto Adige	9 Concessione, manutenzione nel mirino- Nuova concessione A22, si tratta sulla manutenzione Steiner: rivedere le cifre	Angelucci Marco - Minniti Massimo	17
29/03/2019	Corriere di Verona	7 Arcovoli come l'Arena: così sarà il nuovo stadio - La «Nuova Arena» e i suoi soci: chi c'è dietro al futuro stadio	Corazza Alessio	19
29/03/2019	Corriere di Verona	2 «Non finiremo mai il Mose entro il 2021» Nuovo scontro sui tempi	a.zo.	21
29/03/2019	Corriere Innovazione	7 Intervista a Norman Foster - Norman Foster «La creazione architettonica? È figlia del colera» - Norman Foster La creazione? Figlia del colera	Papa Elena	22
29/03/2019	Corriere Innovazione	50 Napoli sotterranea	Papa Elena	24
29/03/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	6 Il sottosegretario Dell'Orco «In arrivo anche in Puglia il Sismabonus all'85%»	...	28
29/03/2019	Gazzettino	9 Venezia, il Mose slitta ancora Non sarà concluso per il 2021 - Nuovo rinvio per il Mose «Non si finirà nel 2021»	Munaro Nicola	30
29/03/2019	Gazzettino	13 Via l'appalto all'azienda in debito con il fisco	a.pe	32
29/03/2019	Gazzettino Treviso	8 Nel Pat 40 ettari di cemento	Favaro Mauro	33
29/03/2019	Giornale di Vicenza	8 A31 Valdastico Botta e risposta tra Fraccaro e Ciambetti	P.E.	35
29/03/2019	Italia Oggi	43 Workshop sullo sblocco dei cantieri	...	36
29/03/2019	Nuova Venezia	19 Nessuno vuole l'area ex Scalera Trevisan	E.T	37
29/03/2019	Nuova Venezia	20 Mose, i lavori slittano ancora sarà pronto dopo il 2021 - Mose, i lavori non termineranno nel 2021	Vitucci Alberto	38
29/03/2019	Trentino	29 Valdastico, Roma smentisce Fugato	Stinghen Michele	40

I costruttori

Piano Casa, nuova legge promossa (con riserva) dall'Ance

«L'approvazione della legge in tempi rapidi e senza intoppi è un fattore positivo che conferma l'attenzione della Regione per settore dell'edilizia. L'impianto generale della norma trova la nostra condivisione e rappresenta sicuramente un segnale importante che ci auguriamo possa dare effetti positivi in termini di investimenti sia pubblici che privati. Sicuramente positiva è l'attenzione alla qualità degli interventi di ampliamento e di sostituzione edilizia, con l'abbinamento delle premialità volumetriche al raggiungimento di elevati standard di efficienza energetica, di domotica, di idoneità acustica, di progettazione con tecniche BIM, ecc».

E' intervenuto così il presidente di **Ance Veneto Giovanni Salmistrari** all'indomani dell'approvazione del Piano Casa: «Non possiamo, peraltro, nascondere una certa preoccupazione per l'appesantimento delle procedure delineate con la nuova legge, rispetto all'esperienza maturata in oltre 9 anni di Piano casa e che hanno fatto del Veneto la regione che più di ogni altra ha saputo dare, con questo strumento legislativo, una risposta semplice, rapida ed efficace alle esigenze dei cittadini, aiutando le imprese edili e della filiera a sopravvivere negli anni più bui della crisi».



L'intervento

Piano Casa, non siamo d'accordo sui permessi sopra una certa volumetria

L'approvazione della legge in tempi rapidi e senza intoppi è un fattore positivo che conferma l'attenzione della Regione per settore dell'edilizia. L'impianto generale della norma trova la nostra condivisione e rappresenta sicuramente un segnale importante che ci auguriamo possa dare effetti positivi in termini di investimenti sia pubblici che privati. Sicuramente positiva è l'attenzione alla qualità degli interventi di ampliamento e di sostituzione edilizia, con l'abbinamento delle premialità volumetriche al raggiungimento di elevati standard di efficienza energetica, di domotica, di idoneità acustica, di progettazione con tecniche BIM, ecc. Apprezzabile, ancorché bisognosa del corredo di norme operative che ci auguriamo siano approvate quanto prima dalla Giunta regionale, è l'attenzione rivolta ai crediti edilizi da rinaturalizzazione, quale strumento per incentivare la demolizione di opere incongrue, la pulizia del nostro territorio da elementi di degrado, il recupero della funzione naturale del suolo, il tutto compensato con la densificazione del tessuto urbano consolidato. Non possiamo, peraltro, nascondere una certa preoccupazione per l'appesantimento delle procedure delineate con la nuova legge, rispetto all'esperienza maturata in oltre 9 anni di Piano casa e che hanno fatto del Veneto la regione che più di ogni altra ha saputo dare, con questo strumento legislativo, una risposta semplice, rapida ed efficace alle esigenze dei cittadini, aiutando le imprese edili e della

filiera a sopravvivere negli anni più bui di una crisi dalla quale, purtroppo, non siamo ancora usciti. Certo non ha aiutato il lavoro del legislatore con il deciso, quanto repentino, drastico ed inaspettato, cambio di orientamento del TAR Veneto sull'interpretazione di alcune norme del "vecchio" Piano casa, soprattutto in tema di deroga alle distanze minime tra fabbricati dai confini, così come di deroga alle altezze massime degli edifici. Su queste problematiche è stata addirittura chiamata a pronunciarsi la Corte costituzionale. Quello che non ci trova assolutamente d'accordo è la previsione della necessità di un permesso di costruire convenzionato qualora l'intervento edilizio superi una certa volumetria o di una certa percentuale l'altezza del fabbricato ante intervento. Dal dibattito tenutosi prima nella II^a Commissione consiliare e poi in Consiglio regionale, questa misura è stata giustificata con la volontà di assicurare uno spazio valutativo ed un conseguente controllo sugli interventi di maggiore consistenza in capo all'organo politico di ciascun Comune, ossia al Consiglio comunale. Come Anche Veneto abbiamo provato, senza successo, a convincere il legislatore dell'incongruenza della soluzione normativa che andava delineando: la convenzione che accompagna il permesso di costruire ha un contenuto vincolato in base alla legge statale, e riguarda le opere di urbanizzazione mancanti, che il privato si impegna a realizzare e a cedere al Comune, così come gli spazi di uso pubblico eventualmente carenti. In nessun caso la convenzione può costituire

lo strumento per valutare l'intervento edilizio dal punto di vista delle sue dimensioni, della destinazione d'uso, della qualità architettonica, ecc... Se lo facesse, la delibera consiliare o il provvedimento dirigenziale che su di essa fondasse il diniego del permesso di costruire sarebbero palesemente viziati, come già riconosciuto in casi analoghi dalla giurisprudenza amministrativa. In sostanza, a fronte di un'esigenza "politica" che, pur senza dividerla, comunque comprendiamo, la risposta normativa è, a nostro avviso, sbagliata, foriera di inutile appesantimento procedurale, di allungamento dei tempi burocratici, di aleatorietà dei relativi risultati e, temiamo, di complessi contenziosi tra cittadini, imprese e professionisti da un lato e comuni dall'altro, contenziosi dei quali non sentiamo certo il bisogno! Purtroppo i lacci e laccioli della burocrazia in alcune province del Veneto stanno creando situazioni di grave disagio, scoraggiando le imprese e portandole ad emigrare in altri territori. Si consideri che in alcuni comuni ci vuole più tempo per l'iter di approvazione di un intervento che per realizzare la nuova costruzione o la ristrutturazione che ne costituiscono l'oggetto.

*Presidente **Ance Veneto**

Giovanni Salmistrari*



LA LEGGE "VENETO 2050". Speranze e dubbi con l'addio al "Piano casa"

Edilizia: «La nuova norma impone tempi più lunghi»

Ance apprezza i contenuti ma teme i tanti laccioli
Anche Confartigianato che però plaude ai crediti edilizi

VENEZIA

«L'approvazione della legge in tempi rapidi e senza intoppi è un fattore positivo che conferma l'attenzione della Regione per settore dell'edilizia». Così **Giovanni Salmistrari**, presidente dei costruttori di **Ance Veneto**, dopo l'approvazione mercoledì in Consiglio regionale della nuova legge edilizia "Veneto 2050". Bene anche «l'abbinamento delle premialità volumetriche al raggiungimento di elevati standard di efficienza energetica, di domotica, di idoneità acustica, di progettazione con tecniche Bim», e anche i "crediti edilizi" da riaturalizzazione per eliminare edifici degradati facendone sorgere di efficienti in altre zone. Ma Salmistrari denuncia preoccupazione «per l'appesantimento delle procedure delineate con la nuova legge, rispetto all'esperienza maturata in oltre 9 anni di Piano casa»: «Quello che non ci trova assolutamente d'accordo è la previsione della necessità di un permesso di costruire convenzionato qualora l'intervento edilizio superi una certa volumetria o di una certa percentuale l'altezza del fabbricato ante intervento. Abbiamo provato, senza successo, a convincere il legislatore dell'incongruenza della soluzione normativa che andava delineando»: Ance spiega che è un «inutile appesantimento procedurale» e «purtroppo i lacci e laccioli della burocrazia in alcune province del Veneto stanno creando situazioni di grave

disagio».

Il consigliere regionale **Andrea Bassi** (Cd), il più strenuo oppositore del testo votato, in una nota parla di «un vero e proprio pugno in faccia all'edilizia veneta, con riguardo soprattutto alle piccole imprese e agli artigiani»: non c'è più il Piano casa che chiama la nuova norma "Piano ricchi".

Confartigianato Veneto però col presidente **Agostino Bonomo** promuove la nuova legge: «Un Piano città che permetterà di migliorare sotto l'aspetto del decoro, sicurezza e rispetto dell'ambiente il nostro territorio. Un ottimo segnale» soprattutto grazie «ai crediti edilizi che - a regime - concretizzeranno idea di dare "valore" agli abbattimenti». La legge ha accolto ad esempio la proposta degli Artigiani di una «premiabilità per coloro che riutilizzeranno nella costruzione una percentuale di materie prime di recupero da demolizione» in perfetta economia circolare. E con i crediti edilizi estesi ai capannoni «non c'è il rischio colata di cemento ma piuttosto l'opportunità di "pulire" il Veneto». Ci sono 1750 capannoni in area impropria che potranno sparire per far "atterrare" in altre aree idonee - con gli aumenti dovuti ai premi previsti dalla legge - circa 2800 capannoni e «generare un giro d'affari tra i 2.75 e i 6.6 miliardi di euro in 10 anni». Perciò, aggiunge **Paolo Bassani**, «il settore casa dell'artigianato potrà giocare un ruolo determinante nelle politiche urbane dei prossimi anni». Bonomo ammette che un neo c'è: «la tempistica scelta: 24 mesi dati per permettere agli enti di adottare tutte le delibere e procedure necessarie». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Consiglio regionale



Truffa all'A22, spunta la corruzione

Indagato l'ex capo ufficio

Esposto fatto da Autobrennero

A casa del dipendente licenziato una consistente somma di denaro

“**I SOLDI**

In grado di dimostrare la lecita provenienza del denaro, rimasto nella sua disponibilità

Mario Giuliano /1

“**LA REPLICA**

Licenziamento illegittimo, lo abbiamo già impugnato in via stragiudiziale

Mario Giuliano /2

**FLAVIA PEDRINI
FRANCESCO TERRERI**

Non solo scontrini "manomessi" e registratori di cassa "truccati". Nell'indagine sulla presunta truffa milionaria ai danni dell'A22, spunta anche la corruzione.

È questa l'ipotesi di reato indicata nel decreto di perquisizione con cui gli uomini delle Fiamme gialle si sono presentati martedì a casa dell'ex responsabile dell'Ufficio aree di servizio dell'A22, licenziato il 14 novembre scorso dalla società. Accusa che si unisce a quella di truffa in concorso, aggravata da danno rilevante e abuso del rapporto di fiducia, in occasione dell'emissione delle fatture da parte dell'A22 all'esito dei controlli sulle false dichiarazioni somministrate dalla Hermes tra il 2017 e il 2018.

A casa sua gli investigatori hanno sequestrato un pc, l'hard disk, il telefono e documenti. Presso l'abitazione è stata rinvenuta anche una consistente somma di denaro. Soldi che erano nella legittima disponibilità dell'uomo, evidenzia l'avvocato Mario Giuliano, che difende l'ex dipendente con Matteo Pedretti: «Siamo in grado di dimostrarne la lecita provenienza, tanto che il denaro è rimasto nella sua disponibilità». Segno che non vi sarebbero elementi per mettere in relazione quella somma con il reato ipotizzato in questa fase dell'indagine, peraltro ancora preliminare: «Il mio assistito è estraneo a qualsiasi contestazione».

I reati ipotizzati, va detto, sono diversi dalle contestazioni contenute nella lettera di licenziamento, peraltro respinte dal diretto interessato, che ha impu-

gnato il provvedimento di licenziamento in via stragiudiziale. Ma ben prima di arrivare ad interrompere il rapporto di lavoro, Autobrennero aveva presentato un esposto in procura su possibili irregolarità nella gestione del subconcessionario Hermes. Le contestazioni al dipendente non erano estranee a questa denuncia. A22 svolge regolari controlli sui subconcessionari dei servizi di ristorazione e commerciali (non oil) e di distribuzione di carburanti (oil) delle aree di servizio. Gli ispettori della società autostradale verificano la qualità del servizio, la rispondenza ai capitolati delle gare, la pulizia e anche registri e corrispettivi, in base ai quali si pagano le royalty. Erano emersi elementi che non quadravano e quindi Autobrennero si è rivolta alla magistratura e, da allora, ha collaborato con gli inquirenti.

L'operazione «Tarantella», affidata a Guardia di finanza e Polizia stradale, come noto ha messo nei guai dirigenti e dipendenti della società Hermes di Avellino, che ha in sub gestione le aree di servizio dell'Autobrennero, ma anche dipendenti dell'A22: il sospetto degli inquirenti, infatti, è che, ad avviso della presenza di controllori di A22 in azione delle aree di servizio, potessero essere uno (o due) dipendenti infedeli della stessa società. Il sospetto è che, a fronte delle informazioni passate, abbiano ricevuto delle utilità. Quello che finora è emerso è che, in due, sono finiti nei guai. Tra loro l'ex capo ufficio delle aree di servizio, che è stato licenziato e una seconda persona, che invece è stata sospesa dal servizio per un periodo.

Le contestazioni disciplinari nei confronti del primo risalgono all'autunno scorso. Il 19 ottobre all'uomo - nel frattempo spostato e poi sospeso - viene contestato di non avere provveduto ad eseguire le procedure di sollecito per i mancati pagamenti riguardanti il parcheggio Sado-bre di Vipiteno (poco meno di 450 euro). Accusa che il dipendente aveva respinto, evidenziando di avere concordato con il dirigente la scelta di non procedere ai solleciti, troppo onerosi. A questa segue una seconda lettera di contestazione, del 2 novembre, in cui l'ex capo ufficio finisce sotto accusa per avere consegnato le chiavi dei cancelli carrabili di accesso alle aree di servizio a dipendenti Hermes e di altre società (nonostante non fosse previsto dai capitolati) e quelle per gli accessi pedonali, senza peraltro chiedere il deposito di una fidejussione a garanzia. La difesa aveva replicato che le chiavi erano state consegnate per consentire l'accesso alle aree dedicate ai rifiuti e spiegando di avere seguito una prassi consolidata (le fidejussioni dal 2016 non sarebbero state chieste). Spiegazioni che non convincono A22, che il 14 novembre licenzia il dipendente per giusta causa, ritenendo violato il vincolo fiduciario. La difesa ha impugnato il licenziamento in via stragiudiziale: «E lo faremo anche in sede giudiziale, perché è illegittimo. Ma voglio anche evidenziare una "stranezza": a fronte di una indagine che parte in estate, su denuncia penale dell'azienda, le contestazioni a suo carico iniziano il 3 ottobre 2018 e riguardano altri aspetti, infondati e molto meno gravi».



L'APPALTO

Possibile la revoca della subconcessione a Hermes

A22 parte civile, chiederà i danni

Appena verranno depositati gli atti e ufficializzate in sede giudiziaria responsabilità penalmente rilevanti, Autostrada del Brennero spa si costituirà parte civile contro Hermes e valuterà i danni da chiedere per i comportamenti illeciti e per la violazione del contratto in essere. Anzi, a quel punto scatterà la possibilità di risolvere il contratto e revocare la subconcessione alla società campana.

La Hermes srl di Vallata (Avellino), che ora ha anche una sede a Rovereto, ha vinto tra il 2016 e il 2017 le gare per gestire i servizi "non oil", cioè bar, ristorazione, negozi, pulizie, di sei aree di servizio lungo l'autostrada A22 Modena-Brennero, di cui quattro in Trentino. Il fatto che la società e i suoi amministratori e dirigenti siano finiti sotto indagine e che siano stati operati sequestri cautelativi di beni e denaro per 1,1 milioni di euro non comporta immediatamente la revoca della subconcessione. Che però potrebbe scattare durante il procedimento giudiziario partendo proprio dal fatto che Hermes avrebbe violato clausole del contratto di subconcessione.

La gestione dei servizi "oil", cioè distribuzione di carburanti, e "non oil" delle aree di servizio viene messa a gara dal concessionario autostradale, che nel caso di A22 è Autostrada del Brennero spa. Come è noto, la concessione autostradale è ora in proroga mentre si attende la definizione dell'assetto di quella nuova, che potrebbe essere affidata ad una Autobrennero interamente pubblica. Alla gare per le aree di servizio vince chi offre, tra l'altro, royalty più alte da pagare ad Autobrennero, che corrisponde ad offrire maggiori ribassi sulle proprie entrate. Hermes era riuscita a vincere a sorpresa la gara per una sola area di servizio A22 nell'ormai lontano 2006. Nelle tornate successive ha ampliato il perimetro delle aree gestite. Secondo i sindacati (vedi sotto), avrebbe vinto offrendo condizioni molto favorevoli che poi non avrebbe potuto sostenere. I subconcessionari sono sottoposti a regolari controlli da parte di A22. Gli ispettori verificano la qualità del servizio, la rispondenza alle condizioni di gara, la pulizia e anche registri e corrispettivi economici.

F. Ter.



L'indagine affidata a Guardia di finanza e polizia stradale



TRASPORTI 16-17

Valdastico, Fraccaro ferma la Provincia: «Niente di deciso»

AUTOSTRADA

Intervento a gamba tesa dell'esponente grillino: «Propaganda politica sull'opera, meglio usare le risorse per potenziare la ferrovia e collegare le valli»

Il presidente della Provincia sorride: «All'incontro con i tecnici del Ministero c'ero io: un eventuale stop espone lo Stato a richieste di risarcimento danni»

Valdastico, Fraccaro ferma Fugatti

Il ministro: «Nessun avallo dal governo»

Ma il governatore è certo: Roma collabora

Rossi stuzzica il suo successore: «Siamo alle comiche: campagna elettorale permanente di Lega e M5s»

ANDREA BERGAMO

È battaglia nel governo gialloverde sulla Valdastico con sbocco a Rovereto Sud. «Il ministero dei trasporti è convinto di procedere con l'opera» aveva gioito il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** dopo l'incontro con la direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali (in assenza del ministro **Daniilo Toninelli**).

Ieri c'è stato però l'intervento a gamba tesa del ministro trentino con delega ai rapporti col Parlamento **Riccardo Fraccaro**, solitamente scrupoloso nell'evitare le invasioni di campo su discipline che non sono di sua competenza: «Ad oggi non esiste ancora un progetto esecutivo concreto, né il governo e né il Mit hanno espresso alcun tipo di avallo» ha tuonato. Quindi ha aggiunto: «Il tema della Valdastico continua ad essere utilizzato strumentalmente per mera propaganda politica. La nostra linea è quella di dare priorità alle opere che miglio-

rano la qualità della vita dei cittadini. Le risorse devono essere impiegate soprattutto per potenziare la rete ferroviaria e collegare le valli. Confidiamo nella collaborazione del governatore Fugatti per aprire i cantieri per lavori realmente utili al nostro territorio».

Il presidente della Provincia (ed ex sottosegretario) fa spallucce e abbozza un sorriso: «Io ero presente all'incontro al Ministero e ho trovato un clima di totale collaborazione: c'è la volontà di procedere». Il governatore interpreta dunque l'uscita di Fraccaro come «un messaggio al mondo locale dei 5 Stelle, molto sensibile a questo tema, ma non posso interpretare le parole del ministro come una scelta del governo. C'è un accordo da rispettare con la concessionaria: sta scritto negli accordi tra il Ministero e la A31 che la Valdastico va fatta. Se Roma decidesse di non dare il via libera, rischierebbe di incorrere in una richiesta danni, e in tal caso si parlerebbe di cifre ingentissime. I contratti vanno rispettati».

Sulla questione ha voluto dire la sua anche il capogruppo del Patt **Ugo Rossi**: «Siamo alle comiche. Ieri per Fugatti era fatta, mentre oggi Fraccaro ci dice che la Valdastico non c'è nel programma e che non si farà. La propaganda e la campagna elettorale permanente di queste forze politiche prende in giro i cittadini trentini e in particolare quelli della Valsugana che

in ogni caso sarà danneggiata». Intanto, i gruppi consiliari del Pd in Provincia ed a Rovereto si dicono preoccupati: «Fugatti svende il Trentino al Veneto e la Lega ancora cerca di prendere in giro i trentini dicendo che l'uscita a Rovereto sud toglierà traffico dall'A22 e dalla Valsugana, ma è una bufala».

Ad occuparsi della redazione del progetto sarà il concessionario della Brescia-Padova: «Ad oggi il tracciato non è stato definito e solo quando avremo visto il percorso potremo parlare dell'impatto ambientale dell'opera - spiega Fugatti -. Non siamo indifferenti alle sensibilità ambientali. Il progetto di fattibilità sarà avviato in seguito alla formalizzazione dell'accordo tra Trentino e Veneto». L'opera andrà peraltro inserita nel Pup (Piano urbanistico provinciale) dopo un passaggio in consiglio: «Valuteremo anche come connettere l'uscita della Valdastico all'interporto» per favorire la mobilità su rotaia. Nonostante la revisione del tracciato con il cambio al vertice della Provincia (l'ex governatore **Ugo Rossi** prevedeva l'uscita all'altezza di Trento, a sud di Mattarello), Fugatti non mette in dubbio la necessità di realizzare la circonvallazione: «Sta nella bozza di accordo per il rinnovo della concessione A22», mentre sulla galleria di Tenna chiarisce: «Valuteremo. Di certo investiremo 40 milioni per la viabilità della Bassa Valsugana».





L'Autostrada A31 potrebbe collegare il Vicentino con il Trentino: l'ipotesi di uscita è a Rovereto Sud

Truffa: ipotesi corruzione

• Luigi Olivieri

La A22 scoppia, 73 milioni di passaggi

BOLZANO. La A22 ha vissuto, l'anno scorso, 43 "giornate critiche". La ragione? 73 milioni di transiti in un anno.

> I servizi a pagina 17 e 24



L'A22 scoppia: 73 milioni di transiti

I dati del 2018. Oltre 43 giorni di collasso per il traffico. Dal 1990 i tir aumentati del 115%, le auto del 90%. Ogni giorno 100 mila utenti Costa e Olivieri al convegno Inu: «Siamo al limite della saturazione, serve il BBT». Gli architetti: «Basta ritardi sul tunnel»

PAOLO CAMPOSTRINI

BOLZANO. L'A22 ha vissuto, l'anno scorso, 43 "giornate critiche". Se non fosse un'autostrada le si potrebbe consigliare lo psicanalista. Ore e ore di code, rallentamenti, corsie intasate. Sono più di un mese e mezzo di blocchi. La ragione? 73 milioni di transiti in un anno. Con, quale annesso, 35 milioni di tonnellate di merci. «Siamo al limite della saturazione» ha detto a mezza voce **Luigi Olivieri**, il vicepresidente, illustrando per la prima volta in modo così brutale, il senso di una emergenza.

Tir aumentati del 115%

Poi gli altri numeri della crescita esponenziale li ha forniti **Carlo Costa**: «Dal 1990 al 2018 il traffico delle auto è aumentato del 90%. Ma quel che emerge - ha aggiunto il direttore di A22 - è che nello stesso periodo i tir sono saliti del 115%». In pratica: raddoppiati. L'autostrada, quell'asse che porta sangue e ossigeno dal sud al nord dell'Europa, forse la principale direttrice di collegamento continentale, è come una "città lineare", parole di Costa, con almeno 100 mila persone che ci girano intorno ogni santo giorno. Ecco il popolo dell'A22. Con questi scenari, di assoluta congestione in prospettiva («anche se è l'arteria col minor numero di incidenti in Italia...»), si inizia a comprendere la ragione per cui l'autostrada è l'unica al mondo che si è decisa a finanziare la concorrenza. Perché questo e non altro è il tesoretto che ogni anno accumula («e che oggi è arrivato a 700 milioni» parole di Olivieri) per la costruzione

del tunnel di base, che servirà la ferrovia, non la ruota.

I blocchi dell'Austria

Ma la galleria arriverà tra un po': l'oggi, invece, sono, ad esempio, i blocchi dell'Austria. E qui ha avuto qualcosa da dire **Daniel Alfreider**, neoassessore provinciale alla mobilità: «Occorre parlare chiaro a Vienna e a Innsbruck. Lo faremo come Provincia presto anche se io, personalmente, lo farei subito e sarei durissimo. Non si risolvono i problemi coi blocchi». Per Alfreider il calcolo è semplice: se 100 veicoli vengono spalmati su 7 giorni di transito è un conto, se su 5 un altro. Le code sono inevitabili. E si aggiungono ai quei 43 giorni di cui sopra.

Il corridoio del Bbt

Tutto questo, connessioni A22-tunnel-merci-tratte d'accesso è stato detto ieri al congresso nazionale Inu, l'istituto di urbanistica che ha voluto iniziare a Bolzano la sua trentesima assise. Con al centro il corridoio transalpino. Che è stato giudicato dalla presidente **Silvia Viviani**, dall'urbanista **Francesco Sbetti**, padre del pru bolzanino, e da **Peter Morrello** una grande opportunità in termini di sostenibilità e rigenerazione territoriale. Perché è nei territori, province e regioni, che si riverserà in termini virtuosi il futuro del tunnel. «Anche se da qui deve partire anche un allarme - ha detto **Michele Stramandinoli**, architetto - che riguarda le tratte d'accesso. La galleria va, ma sono le sue connessioni col territorio che sono ferme». Ecco, una delle ragioni delle dimissioni del com-

missario Facchin, un paio di mesi fa, con lettera a Toninelli accusata, senza mezzi termini, di non capire che i ritardi possono essere esiziali.

Il fantasma di Toninelli

E il ministro è stato più volte evocato da Alfreider: «Ora ci siamo quasi» ha detto a proposito della firma della concessione A22. Ma è su quel "quasi" che si vivranno settimane agitate. Con l'autostrada al limite della saturazione e un governo che ancora stenta a comprendere la stretta connessione tra tesoretto A22-tunnel di base-tratte-concessione e ricadute territoriali. Come le infrastrutture per Bolzano. Legati invece, tutti questi elementi, da doppio filo in termini di agenda. «E già adesso dovremo iniziare a progettare e poi realizzare gli snodi intermodali» ha suggerito Alfreider. Quei luoghi fisici in cui il trasbordo gomma-rotaiola diventerà finalmente effettivo. E per i quali solo Verona sembra finora essersi mossa. Più di questo l'autostrada non può fare. Non certo la terza corsia fino al Brennero ("impossibile"). Come non basterà la dinamica fino a Verona o la terza effettiva fino a Campogalliano. Con i tir saliti del 115%, palliativi.



HANNO DETTO



Sull'A22 transitano
in un anno merci
per 35 milioni
di tonnellate

Luigi Olivieri



• Il convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica dedicato all'A22 e al corridoio del BBT (Foto DLife)

ANTICIPI DI HELLAS E CHIEVO

Nuovo stadio Bentegodi
Ecco il progetto ▶ PAG 18 e SPORT

IL PROGETTO. Entro sei mesi si arriverà alla gara per l'affidamento del project financing

Uno stadio con tetto mobile «Riqualficherà il quartiere»

Sboarina: «Afferzionati al Bentegodi, ma la città merita un impianto all'avanguardia»

Il nuovo stadio che sorgerà al posto del Bentegodi, opera realizzate nel 1963, sarà dotato di un tetto richiudibile, da utilizzare per migliorare l'acustica, e ridurre l'impatto acustico esterno, durante i concerti, oltre che, ovviamente, in caso di maltempo. La copertura, in un primo tempo solo ipotizzata, è tra le caratteristiche «qualificanti» che Palazzo Barbieri intende sollecitare alla società Nuova Arena, il cui amministratore è l'ex difensore gialloblu Thomas Berthold, che ha formulato la proposta di project financing insieme alla società Impresa Generale di Costruzioni Di Vincenzo Dino Spa.

In Comune, intanto, si ribadisce che la realizzazione del nuovo stadio sarà a costo zero per le casse pubbliche. La procedura godrà di un iter accelerato grazie alla legge 147 sugli Stadi, che incentiva i privati che si propongono di realizzare, rimodernare e gestire impianti sportivi.

Entro sei mesi, assicurano in municipio, si arriverà quindi alla gara per l'affidamento del project financing, a cui potranno partecipare tutte le società interessate, fermo restando il diritto di prelazione che spetta alla proponente. Il primo passaggio sarà alla

Conferenza dei Servizi preliminare, cui parteciperanno anche soggetti regionali.

Il project sarà quindi valutato dalla Giunta, per poi passare in Consiglio comunale per la dichiarazione di pubblico interesse. Infine la gara, che individuerà la società vincitrice e definirà con esattezza i tempi per la costruzione del nuovo stadio.

Come già anticipato, il nuovo stadio, esternamente, richiamerà l'Arena, con la tipica forma ellittica e la riproduzione della forma degli arcuoli. Il campo da calcio, che rientrerà nella categoria 4 Uefa, sarà orientato come quello attuale. Non essendoci la pista di atletica gli spettatori avranno postazioni più ravvicinate al terreno di gioco. Lo spazio esterno, grazie al fatto che la costruzione sarà più piccola dell'attuale, sarà completamente destinato a parco. «La legge sugli stadi accorcia notevolmente l'iter», commenta il sindaco Federico Sboarina, «e con gli uffici abbiamo già iniziato la valutazione dello studio di fattibilità e procederemo spediti nelle varie fasi». E aggiunge: «Il Bentegodi è nel cuore di tutti i tifosi, anche nel mio, è lo stadio dello Scudetto e di tanti ricordi, per questo sto

pensando di far lasciare una traccia della vecchia gloria e magari anche che ogni tifoso abbia un pezzo del Bentegodi. Oggi però la costruzione è ormai datata e», sottolinea il sindaco, «ha bisogno di interventi milionari che sarebbero a carico del Comune e cioè dei veronesi, mentre il nuovo stadio sarebbe a costo zero. Inoltre», conclude, «l'aspetto significativo è che in abbinata ci sarebbe la riqualificazione del quartiere».

Molto critico è invece Michele Bertucco, consigliere comunale di Verona e Sinistra in Comune: «Dopo il fallimento del project sul Traforo delle Torricelle pensavamo fosse morta e sepolta anche la leggenda delle opere pubbliche a costo zero. Quello che è certo è che dispenserà soldi ad avvocati e consulenti come già accaduto con il traforo che inoltre ha immobilizzato per anni teste, risorse, progettualità». ● E.S.

Consiglieri Pd

LA CRITICA. «Il sindaco tergiversa su un dettaglio non secondario: dove verranno realizzate le opere "compensative" previste dalla legge sugli stadi necessarie anche a garantire la sostenibilità del project financing?». I consiglieri del Pd Federico Benini, Elisa La Paglia e Stefano Vallani avanzano perplessità sulloperazione stadio. «Con i 450 mila euro l'anno che le società calcistiche attualmente pagano al Comune per affittare la struttura ci si può fare ben poco. Anche girandoli per intero all'aspirante costruttore occorrerebbero secoli solo per ripagare il costo dell'intervento».





Di giorno e di notte: rendering progettuali dell'esterno del nuovo stadio

Alla A22

Traforo breve
Il Comune
chiede fondi

Trasferita a Trento, nella sede dell'Autobrennero del sindaco Federico Sboarina e dell'assessore alle infrastrutture Luca Zanotto, insieme al presidente della Provincia Manuel Scalzotto. Tema dell'incontro i progetti previsti nel Piano di finanziamenti. Il Comune, infatti, chiede la disponibilità di fondi per il nuovo traforo, in aggiunta ai 53 milioni da tempo stanziati dalla società Serenissima. Per il cosiddetto traforo breve si chiede un'analogia disponibilità.

Il sindaco Sboarina parla di «incontro positivo con i vertici di A22». E spiega: «Dopo la bocciatura del Consiglio di Stato del vecchio progetto di traforo, abbiamo ripreso in mano la necessità di attraversamento a nord della città. Per questo abbiamo chiesto appuntamento per chiedere spiegazioni e eventuali modifiche alla vecchia convenzione fra Comune, Provincia e società autostradale, che riguarda gli stanziamenti in opere pubbliche. Il Piano industriale della società prevede investimenti a favore dei territori attraversati e Autobrennero ci ha dato la disponibilità a riscrivere la convenzione per inserire le nuove necessità dei due enti locali». • E.S.



KOMPATSCHER RIBADISCE IL SUO NO

Valduga: vanno ascoltati anche i territori coinvolti

a pagina 2

Valduga: «Vanno sentiti i territori coinvolti» Kompatscher contrario

TRENTO Il filo del sarcasmo (mal)cela il fastidio di Francesco Valduga, sindaco di Rovereto, che sulla Valdadastico non ha gradito il blitz di Fugatti a Roma: «Due mesi fa mi disse che appena avrebbe avuto novità me le avrebbe comunicate. Ora apprendo dai giornali che è andato al ministero. Voglio pensare si tratti di una trovata mediatica, perché di progetti io finora non ne ho visti. Cosa commento, gli annunci sul giornale di Fugatti?». «Se così non fosse — continua caustico Valduga — sarebbe grave. E così che si governa l'autonomia? Chiedendo il parere di Zaia e di Toninelli, anzi dei loro sostituti dato che loro manco c'erano, e non dei territori coinvolti? Siamo diventati una provincia del Veneto?».

Valduga vuole scoprire le carte di Fugatti: «Lunedì è in programma un vertice con i sindaci della Vallagarina e proprio oggi (ieri, ndr) ho chiesto di mettere all'ordine del giorno la Valdadastico. Vogliamo capire se e cosa c'è di concreto, e se al territorio va bene o meno». Valduga ne fa una questione di metodo. Nel merito non chiude a priori: «Sono contrario a chi erge muri, aspetto solo di capire cosa propone Fugatti. Però deve essere chiaro che ogni progetto deve avere sostenibilità ambientale, perché non esiste buona economia se si rovina l'ambiente». Valduga pone dei paletti precisi: «Se si propone qualcosa che anche solo lontanamente mette a rischio il nostro acquedotto è chiaro che la risposta è no. Poi

cosa significa uscita a Rovereto sud? S'intende Rovereto-Ala, o i Lavini? Ai Lavini sono in atto progetti di riqualificazione green, come si concilierebbero con la Valdadastico?». Infine, puntualizza Valduga, «la questione s'estende anche ad altri comuni che negli anni hanno impostato il loro sviluppo su un turismo slow. Cosa ne pensano loro della Valdadastico? Vedete quante cose sono da discutere?». Ed ecco l'ultima stiletta: «Poi, non so, magari qualcuno preferisce ascoltare l'opinione di Zaia, ma non è questo il modo di governare una provincia autonoma».

Non usa giri di parole nemmeno il Pd. «La giunta Fugatti — attaccano i dem provinciali e roveretani — svende il Trentino al Veneto. Questa infrastruttura porterà solo costi e danni al Trentino».

Critici anche gli altoatesini, ai quali la Valdadastico non è mai piaciuta. La Volkspartei è sempre riuscita a mettere il veto alla nuova autostrada e su questo il governatore Arno Kompatscher la pensa esattamente come i suoi predecessori. «Non voglio commentare gli ultimi annunci ma sembra tutto un po' improvvisato. L'opera — spiega Kompatscher — non ci piace perché porterà nuovi volumi di traffico in A22, già al limite. La risposta per il trasporto è lo sviluppo del ferro. Dobbiamo andare avanti con gli interporti e lavorare su regole comuni con Austria e Germania. Questo non costa ma potrebbe portare grandi benefici».

F. Bar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Critico Francesco Valduga



Manzana: «Positivo l'impulso della Provincia»

Il presidente di Confindustria: «Pirubi necessaria, ma avremmo preferito l'uscita a Trento»

TRENTO L'opera? S'ha da fare. La chiosa manzoniana s'addice al pensiero della Confindustria trentina, che spinge senza mezzi termini per l'allungamento a nord della Valdastico. «L'opera è necessaria e, rispetto ai dinieghi o alle timidezze del passato, adesso è mutato anche il quadro politico» dice il presidente degli Industriali Fausto Manzana, che plaude all'accelerazione impressa dal presidente della Provincia Maurizio Fugatti dopo il vertice di mercoledì al ministero dei Trasporti in asse con la Regione Veneto. Manzana, anzi, si spinge più in là: «Sarebbe preferibile portarla fino a Trento...».

Fugatti però ha indicato Rovereto sud...

«Non ci è chiaro il motivo per cui per la Provincia è meglio Rovereto che Trento, non abbiamo ricevuto note al riguardo. Conosciamo invece le ragioni dei nostri autotrasportatori che ci dicono che l'uscita di Trento comporterebbe maggiore flessibilità e facilità di movimento. E poi, aggiungo, avrebbe pure il vantaggio di decongestionare la Valsugana. Ma voglio essere chiaro...».

Dica.

«Il problema dell'uscita per noi è secondario, l'importante è che l'opera si faccia, perché è essenziale per il Trentino. Detto che noi preferiremmo lo sbocco a Trento, si smetta di discutere sull'uscita e si proceda nell'avanzamento dell'iter, che è

già immensamente lungo di suo».

Dell'allacciamento a nord della Valdastico se ne parla da decenni. Vede ora possibilità più concrete?

«Il quadro politico è più favorevole. Siamo passati dal no secco di due amministrazioni fa, alla timidezza di quella precedente, per arrivare ora al sì convinto nelle intenzioni dell'attuale presidente e questo non può che farci piacere. Poi è chiaro che la partita è complessa e ne entrano in gioco anche altre, come per esempio la questione della partecipazione della Provincia in A4. Ma noi facciamo il tifo perché l'iter prosegua. Ne va dello sviluppo del Trentino Alto Adige».

Chi si oppone dice: l'opera non è sostenibile dal punto di vista ambientale...

«È chiaro che bisogna procedere con delicatezza per salvaguardare il nostro territorio, l'opera va realizzata con il minimo impatto possibile. Si può fare con la dovuta sensibilità».

Non si rischia di congestionare ancor di più la A22?

«No, la Valdastico non inciderebbe in tal senso. Il Trentino ha il problema delle strade atrofizzate e la A22 le sue criticità le ha già oggi. Ma c'è un modo per intervenire, la soluzione si chiama terza corsia. Altra opera assolutamente necessaria».

Francesco Barana

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Favorevole Fausto Manzana, presidente di Confindustria Trento (Rensi)



«Il Mose non sarà finito per il 2021»

L'annuncio del provveditore Linetti. La Basilica di San Marco chiede tre milioni

VENEZIA «Non ce la faremo a finire il Mose per il 31 dicembre 2021», dice il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti alla commissione Ambiente della Camera, in visita a Venezia alla grande opera. «Quello è il nostro obiettivo», replicano invece i commissari del Consorzio Venezia Nuova. E mentre il deputato Pd Nicola Pellicani teme la «grande incompiuta», la procura di San Marco ha ribadito la richiesta di tre milioni di euro per la Basilica, danneggiata dall'acqua alta. **a pagina 8**

«Il Mose non sarà finito per il 2021» E la Basilica chiede tre milioni di euro

Scontro Linetti-commissari. Pellicani: rischio incompiuta. Musolino: conca inservibile

● Ieri una delegazione della commissione Ambiente della Camera, guidata dal presidente Alessandro Benvenuto e dal deputato Nicola Pellicani, è arrivata a Venezia per visitare i cantieri del Mose

● Dopo la visita con il provveditore Roberto Linetti e i commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, cinque deputati hanno incontrato alcuni soggetti istituzionali a Ca' Corner

● Oltre al prefetto Zappalorto, tra le audizioni quella del presidente del Porto Musolino, dell'assessore di Venezia Venturini, del procuratore di San Marco Camprostrini

Marinese
 Superare la gestione di emergenza con un cda ordinario, anche per dare stabilità ai lavoratori

VENEZIA «Non ce la faremo a finire il Mose per il 31 dicembre 2021», dice il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti. «Quello è il nostro obiettivo», replicano invece i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. L'ennesimo scontro sul futuro delle dighe mobili va in scena di fronte a una delegazione della commissione Ambiente della Camera dei deputati, capitanata dal presidente, il leghista Alessandro Manuel Benvenuto, arrivata in laguna per vedere con i propri occhi quel Mose di cui il provveditore e i commissari avevano parlato in due distinte audizioni la scorsa estate. «E' la dimostrazione della conflittualità tra i due soggetti - attacca il deputato veneziano del Pd Nicola Pellicani, artefice della missione - I commissari sono qui da quattro anni, ma il Consorzio pare avvilito su se stesso, con una produttività bassissima». Linetti ha spiegato ai parlamentari il paradosso di un'opera che non ha problemi di soldi, visto che 500 milioni di euro sono già disponibili, mentre altri 420 dovrebbero

arrivare a breve: erano nel decreto «sblocca-cantieri», da cui sono stati stralciati, ora probabilmente passeranno per il Cipe. Ma ha anche aggiunto che nessuna opera di questo tipo può essere in grado di produrre progetti (molti lavori non li hanno ancora) e cantieri per 900 milioni in due anni e mezzo, soprattutto visto che nell'ultimo anno se ne sono spesi solo 90.

«Avanti di questo passo serviranno altri dieci anni - continua Pellicani - Il Mose rischia di diventare la più grande incompiuta d'Europa». Anche Benvenuto ha espresso preoccupazione. «C'è una situazione di blocco e siamo qui per capire come accelerare i lavori», ha aggiunto. «Bisogna finirli bene, però», ha aggiunto Giorgia Andreuzza, deputata leghista. Il pentastellato Roberto Traversi ha sottolineato la stranezza di un'opera da finire e già da mantenere. C'era anche Piergiorgio Cortelazzo (FI).

Pellicani si è detto contrario all'ipotesi - circolata nei giorni scorsi - che il terzo commissario sia il sindaco Luigi Brugnaro («serve una figura tecnica») e a titolo per-

sonale ha criticato il governo: «C'è un totale disinteresse per Venezia - ha detto - tutto tace anche sul soggetto gestore futuro». Nei giorni scorsi era emersa proprio nello «sblocca-cantieri» l'ipotesi di una struttura con 90 persone, di cui nessuno sa nulla.

Negli incontri del pomeriggio a Ca' Corner, presente anche il prefetto Vittorio Zappalorto, poi, sarebbero emersi altri spunti. Il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese ha detto che sarebbe il momento di superare la gestione commissariale. «Bisogna tornare a un cda ordinario - spiega Marinese, che è membro del cda di Thetis in quota Ca' Farsetti - il Consorzio deve tornare a essere un'azienda normale, anche per dare stabilità ai lavoratori. Quanto alla fine dei lavori, be-



ne affidarli alle imprese sane del territorio». Il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino ha invece ribadito la criticità della conca di navigazione, costata 653 milioni di euro. «Il Mose avrà un impatto sull'economia, serve un equilibrio tra salvaguardia della città e tutela della portualità veneziana - dice Musolino - La conca è troppo ridotta e fuori asse». Dopo la visita all'isola nuova della bocca di Lido, la delegazione è andata anche a vedere la basilica di San Marco. «Ho spiegato i problemi degli ultimi anni con l'acqua alta e ribadito che stiamo ancora aspettando una risposta del governo alla nostra richiesta di un finanziamento di tre milioni di euro - dice Pierpaolo Campostrini, uno dei procuratori di San Marco - Mi hanno assicurato il loro interessamento».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AUTOBRENNERO

Concessione,
manutenzione
nel mirino

di Massimo Minniti

Nei prossimi giorni il presidente della Provincia Kompatscher incontrerà i vertici dell'Art. L'obiettivo è rivedere le spese per la manutenzione in modo da ottenere tariffe più alte. Steiner: «La sostenibilità va garantita».

a pagina 9

Nuova concessione A22, si tratta sulla manutenzione Steiner: rivedere le cifre

Il dossier deve tornare all'Art. Alfreider: puntare sul modal split

«Gli enti pubblici
possono rinunciare agli
utili ma la sostenibilità
va garantita»

BOLZANO Il futuro del corridoio del Brennero è la madre di tutte le questioni. Il tunnel di base con le tratte d'accesso, la gestione dell'autostrada, gli investimenti per il territorio. Buona parte delle scelte strategiche che riguardano il Trentino Alto Adige ruotano attorno al futuro del corridoio del Brennero. Ecco perché la vicenda del rinnovo della concessione autostradale viene seguita con il fiato sospeso.

«Siamo a buon punto» assicura il direttore generale della Provincia di Bolzano, Alexander Steiner che sta gestendo la trattativa con il Ministero delle Infrastrutture sul rinnovo della concessione. «Adesso sarà necessario un nuovo passaggio all'Art, l'autorità di regolazione dei trasporti. Il modello che hanno elaborato — spiega Steiner — risale a prima del crollo del ponte Morandi, dal nostro punto di vista va aggiornato. Quella tragedia ha dimostrato che non si può risparmiare sulla manutenzione».

Steiner chiarisce che, attualmente, il piano finanziario elaborato dal governo non sta in piedi e che i soci locali si

stanno battendo per ottenere garanzie sulla sostenibilità economica.

«La tariffa autostradale è un calcolo matematico. Come enti pubblici non possiamo dire di sì ad un piano che non ci da sufficienti garanzie economiche. Va bene rinunciare agli utili in cambio di investimenti per il territorio (il piano parla di 4,1 miliardi in 30 anni ndr), ma — continua Steiner — non si può gestire l'autostrada in perdita. Per cui abbiamo chiesto che venga rivisto il coefficiente dei costi di manutenzione. L'autostrada ha un tracciato particolarmente complesso e bisogna essere pronti a intervenire in caso di problemi. Lo abbiamo visto con la grande nevicata di quest'anno, quindi — continua il dirigente — la nostra richiesta è di aggiornare la spesa per la manutenzione. In questo modo potrebbero aumentare anche le tariffe e l'intera operazione diverrebbe economicamente sostenibile».

Nei prossimi giorni il presidente della Provincia Kompatscher si recherà a Roma per incontrare i vertici dell'Art e

capire se le richieste dei soci locali di Autobrennero possono essere accolte. Il rinnovo potrebbe arrivare nel giro di qualche settimana ma il condizionale è d'obbligo visto che troppe volte si è parlato di accordo imminente.

Intanto, sempre in tema di autostrada, ieri si svolto un convegno dell'Istituto nazionale di urbanistica dedicato proprio al «Corridoio transalpino del Brennero: un'opportunità di sostenibilità nei trasporti e di rigenerazione ambientale e territoriale». Un'iniziativa che ha visto la partecipazione, tra gli altri, dell'assessore altoatesino alla mobilità Daniel Alfreider e del presidente di Autobrennero spa, Luigi Olivieri

«Il valico del Brennero è un



punto nodale del Paese per la quantità di merci che equivale a quelle di tutte gli altri valichi alpini — spiega Francesco Sbetti, direttore della rivista "Urbanistica Informazioni" — la prospettiva è che strade e ferrovie diventino un'occasione di rigenerazione territoriale».

«Attraversare l'arco alpino è sempre stato difficile, fin dai tempi di Ötzi. Noi — sostiene l'assessore altoatesino Alfreider — vogliamo continuare a lavorare per creare una nuova mobilità del futuro in un territorio molto sensibile, ad esempio spostare la mobilità dall'auto alla ferrovia». La chiave per riuscirci è il tunnel di base del Brennero, anche se ci vorrà ancora qualche anno perché diventi operativo: «È un progetto che non ha eguali in Europa, uno degli esempi più chiari di continuità della politica sulla mobilità» aggiunge l'esponente della Volkspartei.

A margine del convegno, Alfreider è intervenuto anche sulla questione Valdstico che, da sempre, fa litigare trentini e altoatesini.

«Sono sulla stessa linea di Kompatscher ovvero credo che la priorità sia migliorare le infrastrutture ferroviarie fino a Verona. Però — chiarisce Alfreider — non sono contrario a prescindere da un progetto del territorio per sviluppo della rete autostradale per collegare altre realtà. In ogni caso si tratta una questione trentina — conclude Alfreider — le nostre infrastrutture sono già adesso al limite, bisogna creare nuove forme di modal split, di passaggio dalla gomma alla ferrovia in tutta l'area fino a Verona».

Marco Angelucci
Massimo Minniti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La cronologia

1 Contratto scaduto da cinque anni

La concessione dell'A22 è scaduta nel 2014. Da allora Autobrennero opera in regime di proroga. Da cinque anni si sta trattando sul rinnovo ma il cambio di governo ha rallentato tutta la partita. Da quando al Mit è arrivato il ministro Danilo Toninelli il rinnovo si è impantanato a causa degli scontri tra governo e soci locali

2 Il patto con Delrio per evitare la gara

Nella passata legislatura l'Svp era in grado di influenzare parecchio il governo che, in cambio dell'appoggio degli autonomisti, era sempre pronto a esaudire i desiderata della Svp. Da qui il patto con il ministro del Delrio che riuscì a far approvare la legge che autorizza lo Stato ad affidare, senza gara, la gestione dell'autostrada del Brennero

3 Scontro con Roma sulla governance

Lo schema di accordo con il precedente governo è saltato non appena si è insediato il governo pentaleghista. Il ministro Danilo Toninelli infatti ha imposto nuove condizioni che vengono giudicate inaccettabili dai soci locali. Il primo atto è stato lo scontro sulla nomina del presidente, ora si la trattativa è bloccata sul sistema di calcolo delle tariffe

4 Bloccate opere per 4,1 miliardi

Collegato al rinnovo della concessione è anche il piano di investimenti da 4,1 miliardi. Si tratta di opere fondamentali per il territorio come il rifacimento della tangenziale di Trento, l'interramento del tracciato autostradale nella conca di Bolzano o la realizzazione della terza corsia tra Verona sud e Campogalliano



Strategia Daniel Alfreider e Luigi Olivieri al convegno sul Brennero





IL PROGETTO BENTEGODI ADDIO

La «Nuova Arena» e i suoi soci: chi c'è dietro al futuro stadio

La sede legale della srl allo stesso indirizzo dell'Hellas. I primi rendering

I dettagli

- L'impianto proposto da Nuova Arena srl, in accordo con l'Hellas Verona, è uno stadio da 27 mila posti, con un parcheggio coperto di 800 posti, previsto al posto dell'attuale stadio Bentegodi che sarebbe demolito.

- I lavori dovrebbero ammontare a circa 100 milioni. Sarà realizzato un impianto provvisorio da 16 mila posti nel parcheggio di via Sogare, per ospitare le squadre veronesi fino a che sarà ultimato l'impianto

VERONA Un moderno anfiteatro, con una serie di finestre rettangolari che sembrano arcovoli che si illuminano di notte e un ingresso principale «nobile», con una grande struttura trasparente. Sembra richiamarsi davvero all'Arena romana di piazza Bra la «Nuova Arena» che potrebbe sorgere al posto del Bentegodi rimpiazzandolo come tempio pagano del calcio e non solo.

Più che un rendering vero e proprio, quello contenuto nella proposta pervenuta al Comune mercoledì scorso somiglia più a uno schizzo iniziale, un'ipotesi di lavoro. È l'idea di partenza del futuro stadio da 27 mila posti perve-

nuto mercoledì in Comune, per conto della società «Nuova Arena srl», costituita il 22 febbraio scorso e detenuta all'80 per cento dall'imprenditore messicano César Octavio Esparza Portillo.

Da tempo Esparza cerca di promuovere la realizzazione di un nuovo avveniristico stadio nella nativa Monterrey, ma è anche il fondatore della società «Juego de Pelota», basata a New York e specializzata in «sviluppo di stadi sostenibili». L'altro 20 per cento è detenuto da Thomas Berthold, ex calciatore tedesco dell'Hellas Verona e primo mediatore dell'affare: fu lui, nel febbraio 2018, ad avere un primo incontro esplorativo

con il sindaco Federico Sboarina, assieme all'architetto Francois Clement della società di progettazione londinese Populous, che ha già firmato il nuovo stadio del Tottenham e dovrebbe disegnare anche quello di Verona.

Nuova Arena ha un capitale



sociale di diecimila euro, di cui solo 2.500 versati. Ovviamente, se partirà il progetto, che oltre allo stadio prevede uno o più alberghi vista campo, ristoranti, bar, negozi e un teatro, dovrà ricapitalizzarsi in tutt'altro modo e con tutt'altri investitori: tra i partner potrebbe esserci l'International Stadia Group, specializzata nell'elaborare piani finanziari per gli stadi privati, mentre a costruirlo dovrebbe essere un'impresa di Chieti, Di Vincenzo Dino. Il nuovo stadio sarebbe, tecnicamente, di proprietà del Comune. Intanto, al di là di Esparza e Berthold, la srl non ha al momento altri soci, ma si trova (strategicamente?) ubicata in via Francia 21/C. Allo stesso indirizzo e numero civico, ma al «D», si trova la nuova sede dell'Hellas Verona, che so-

stiene attivamente il progetto. La legge sugli stadi, infatti, prevede che i progetti debbano avere l'intesa con la società che lo utilizzerà in via prevalente (nessuna notizia, invece, di accordi con il Chievo).

«Il Bentegodi ha bisogno di diversi interventi milionari che sarebbero a carico del Comune e cioè dei veronesi, mentre il nuovo stadio sarebbe a costo zero per le casse comunali», spiega Sboarina, che sta pensando «di far lasciare traccia della vecchia gloria e magari anche che ogni tifoso abbia un pezzo del Bentegodi». Ma per il sindaco «il fatto che ci sia un interesse imprenditoriale per realizzarlo è per Verona una novità importante. L'aspetto significativo è inoltre che in abbinata ci sarebbe la riquali-

ficazione del quartiere. Faremo di tutto per rendere possibile questo sogno». «Prima di impegnare la città nell'ennesimo estenuante mega project financing Sboarina valuti i reali bisogni del quartiere che chiede verde pubblico e non nuovi stadi», esortano dal Pd i consiglieri comunali Federico Benini e Elisa La Paglia. Quella delle opere pubbliche a «costo zero» è, secondo Michele Bertucco di Sinistra in Comune, è una «leggenda metropolitana»: «Quando la politica è senza soluzioni rispetto ai bisogni dei cittadini - dice Bertucco - comincia a sparare fumogeni e fuochi d'artificio, togliendo risorse e attenzione ai problemi reali della città».

Alessio Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come l'Arena

Qui sotto i primi rendering del futuro stadio che si richiama all'Arena. Nelle foto piccole, dall'alto, Cesar Esparza e Thomas Berthold, i due soci della Nuova Arena srl



La salvaguardia di Venezia

«Non finiremo mai il Mose entro il 2021» Nuovo scontro sui tempi

«Non ce la faremo a finire il Mose per il 31 dicembre 2021», dice il provveditore Roberto Linetti. «Quello è il nostro obiettivo», replicano invece i commissari del Consorzio Venezia Nuova. L'ennesimo scontro sul futuro delle dighe mobili va in scena di fronte a una delegazione della commissione Ambiente della Camera dei deputati, capitanata dal presidente, il leghista Alessandro Manuel Benvenuto, arrivata in laguna per vedere con i propri occhi il Mose. «E' l'ennesima dimostrazione della conflittualità tra i due soggetti - attacca il deputato veneziano del Pd Nicola Pellicani - I commissari sono qui da quattro anni, ma il Consorzio pare avvitato su se stesso, con una produttività bassissima». Linetti ha spiegato ai parlamentari che il Mose non ha alcun problema di soldi, visto che 500 milioni di euro sono già disponibili, mentre altri 420 dovrebbero arrivare a breve. Ma ha anche aggiunto che è difficile pensare che questo nessun cantiere di questo tipo può produrre progetti e cantieri per 900 milioni in due anni e mezzo, soprattutto visto che nell'ultimo anno se ne sono spesi solo 90. «Avanti di questo passo serviranno altri dieci anni - continua Pellicani - Il Mose rischia di diventare la più grande incompiuta d'Europa». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Norman Foster**«La creazione
architettonica?
È figlia del colera»**

di ELENA PAPA

7

Secondo l'archistar britannico spesso, nella storia, le grandi trasformazioni sono nate dai disastri come nella Lisbona del Settecento. Forse per questo è convinto che non sia sufficiente realizzare edifici ecologici per migliorare lo stile di vita, occorre progettare città green: «Creare un'architettura resiliente — racconta — richiede un approccio olistico alla sostenibilità ambientale, economica e sociale»

NORMAN FOSTER

LA CREAZIONE?

FIGLIA DEL COLERA

di ELENA PAPA

Sostenibilità. È questa la parola chiave per Norman Foster. L'architetto britannico, che ha ricevuto più di 220 premi e riconoscimenti e vinto 50 concorsi nazionali e internazionali, in oltre cinquant'anni di carriera, con lo studio Foster + Partners ha basato il suo lavoro sul rispetto per l'ambientale includendo anche idee di giustizia sociale ed equità economica, considerati elementi complementari che devono essere analizzati insieme.

Lei ha progettato edifici iconici in ogni parte del mondo, come descriverebbe la sua architettura?

«Molti anni fa il critico di architettura Reyner Banham ha respinto l'idea che il mio lavoro potesse essere etichettato come "high tech". Ha usato invece il termine "tech appropriato". È una descrizione azzeccata. I nostri progetti sono sempre una risposta specifica a un particolare sito e contesto. Prendiamo lo store Apple a Milano e l'edificio Bloomberg a Londra, per esempio. Sono entrambi espressioni della filosofia di "fare di più con meno", anche se realizzati per contesti diversi, perché ogni progetto è unico per il suo sito».

Pensa che lo stato attuale dell'architettura, che dovrebbe essere molto avanzato in termini di tecniche costruttive e di nuove tecnolo-

gie, faccia parte di un'evoluzione sociale e storica, o sia solo una coincidenza di diversi fattori?

«L'architettura è legata a una più ampia evoluzione sociale e storica — gli architetti non lavorano nel vuoto — le correnti sociali, economiche e politiche incidono su ciò che è costruito e dove è costruito. Come architetti possiamo difendere certe idee ma, alla fine, abbiamo bisogno di patrocinatori che condividano la stessa prospettiva — e abbiano la passione e l'energia per essere coinvolti e condividere i progetti fino al completamento —. Ma altri fattori influenzano l'architettura. Nelle mie conferenze ricordo spesso come i grandi balzi in avanti nell'architettura abbiano seguito i disastri. I primi sistemi modulari di costruzione sismica furono sviluppati in risposta al grande terremoto di Lisbona del 1755. I grandi spazi civici e le infrastrutture di trasporto e fognatura sviluppate da Joseph Bazalgette furono una risposta alle epidemie di colera e alla "grande puzza" a Londra. Il grattacielo è nato in risposta diretta al grande incendio di Chicago. Oggi, in termini di tecnologia di costruzione, l'architettura è una delle industrie all'avanguardia. Ho sempre incoraggiato lo studio a sperimentare nuove tecnologie: tecniche di prefabbricazione off-site, cad, stampa 3D, costruzione robotica.

Ma valutiamo anche le abilità tecniche e l'artigianato tradizionali».

Architettura e ambiente, come si relazionano?

«Mi viene in mente il libro del mio amico, mentore e collaboratore Richard Buckminster Fuller *Manuale operativo per Nave Spaziale Terra*. Trasmettere l'idea che, come esseri umani, stiamo "pilotando" unavasta nave e che come una nave spaziale può trasportare solo risorse limitate — risorse che dobbiamo gestire attentamente per assicurarci di continuare il nostro viaggio senza rimanere a corto di carburante. Quindi creare un'architettura e un'infrastruttura a prova di futuro e resiliente richiede un approccio olistico alla sostenibilità ambientale, economica e sociale (noto anche come i tre pilastri della sostenibilità)».

Edifici, infrastrutture, mobilità. Come dovrebbe essere una città verde?

«Il più verde possibile! Una delle grandi sfide future è creare ambienti vivibili per una popolazione urbana globale in crescita, bilanciando le urgenti richieste di agire in modo sostenibile. Nuovi sviluppi nella mobilità — droni e guida automatizzata, ad esempio — potrebbero significare che ampie parti del paesaggio urbano potrebbero diventare obsolete. Autostrade a più corsie, enormi parcheggi e stazioni di servi-

zio potrebbero essere riproposte come parchi e spazi civici. Sta già iniziando ad accadere: a Seoul un tratto di autostrada lungo un chilometro è stato trasformato in un parco con 24.000 alberi e piante. La stessa sostituzione delle autostrade passate con la vegetazione è avvenuta anche in città come Boston e Madrid».

Ha appena concluso il progetto dell'ampliamento del Norton Museum of Art. Come si relazionano vecchio e nuovo?

Il Norton fu costruito nel 1941 come un'elegante serie di padiglioni a un piano ispirati all'art déco attorno a un cortile centrale. L'espansione successiva ha rotto la simmetria della disposizione originale e la configurazione assiale è stata compromessa dal trasferimento dell'ingresso principale sul lato dell'edificio. Gli edifici cambiano costantemente e si evolvono attraverso la storia e la nostra filosofia è quella di continuare quella tradizione, ma con interventi delicati che sono completamente contemporanei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bloomberg

L'edificio londinese, composto di due corpi uniti da ponti, è un esempio di sostenibilità



30 St Mary Axe

Alta 41 piani, la torre è diventata uno dei simboli della capitale britannica, è un edificio ecologico realizzato nel rispetto per l'ambiente con accorgimenti tecnici al fine del risparmio energetico



Norton Museum of Art

Nel cuore della vita culturale della Florida, il progetto ruota attorno a un vecchio albero di banana

NAPOLI SOTTERRANEA

La città partenopea sta investendo molto nelle infrastrutture sotterranee con diverse stazioni progettate da architetti di fama internazionale. A partire dagli anni 2000 ha realizzato la cosiddetta «metro dell'Arte di Napoli». Un sistema museale diffuso dove il sottosuolo e gli spazi esterni di accesso sono stati invasi da oltre duecento opere tra elementi artistici, sculture e installazioni realizzate da una novantina di designer. Lo studio Rogers Stirk Harbour + Partners sta realizzando la stazione di Capodichino Aeroporto, l'ultimo tratto dell'attuale Linea 1

di **ELENA PAPA**

Divertimento, cibo, architettura. Sono le tre parole che meglio identificano lo studio Rogers Stirk Harbour + Partners. Ad affermarlo è Ivan Harbour che lavora con Richard Rogers da 34 anni, di cui 27 come socio (*Senior Partner*). È la terza volta che Rogers cambia nome allo studio: nato come Team4 (dalla collaborazione con Norman Foster e le rispettive mogli), è poi diventato Studio Rogers and Partnership. Ora, a 85 anni, il famoso architetto affronta il passaggio generazionale dando piena fiducia ai suoi due più stretti collaboratori e soci (Ivan Harbour e Graham Stirk), da cui il nome Rogers Stirk Harbour + Partners.

«Negli anni di collaborazione siamo riusciti a consolidare un forte spirito di squadra: il *team work*. Richard è stato ed è sempre un buon maestro per tutti noi, ci ha insegnato a pensare all'architettura come a una dinamica sociale e culturale, più che solo come atto estetico di progettazione edilizia. L'architettura è una professione collaborativa e, per quanto mi riguarda, Richard ha creato uno studio che mi ha permesso di godermi il mio lavoro come parte di una grande squadra. E questa squadra è la mia famiglia con la quale ho progettato molti edifici».

Ivan Harbour è un creativo, cresciuto in una famiglia di scienziati e di ebanisti. «Capisco come sono fatte le cose e come fare per realizzarle. Ho costruito la mia casa da solo, con le mie mani. Ma so capire quando serve la collaborazione di altri». Ivan ama le sfide. E ogni sfida per lui vuol dire creare cose nuove e diverse.

Il progetto italiano

Richard Rogers è di origine britannica ma la sua città natale è Firenze. Unica città

italiana in cui Rogers vede realizzato (nel 2013) un suo progetto: il nuovo Centro di Scandicci.

Il secondo progetto italiano che sta per essere compiuto, seguito da Ivan Harbour, è l'estensione della metropolitana Linea 1 di Napoli. «Abbiamo iniziato a lavorare al progetto nel 2007 ma da allora sono state fatte diverse modifiche — racconta Harbour —, all'inizio dovevano essere due stazioni distinte: una a Capodichino (aeroporto) e una a Santa Maria del Pianto (cimitero e parco). A causa della crisi l'iniziativa è stata razionalizzata e ci è stato chiesto di progettare una terza stazione nel cuore dell'aeroporto che abbia un facile accesso pedonale ai terminali di partenza e di arrivo». La città partenopea sta investendo molto nelle infrastrutture sotterranee con diverse stazioni progettate da architetti e designer di fama internazionale.

A partire dagli anni 2000 ha realizzato la cosiddetta «metro dell'Arte di Napoli». Un sistema museale diffuso dove il sottosuolo e gli spazi esterni di accesso, sono stati invasi da elementi artistici, sculture e opere contemporanee. Da Gae Aulenti, autrice delle fermate Dante e Museo, a Mendini, piuttosto che Karim Rashid. Entro fine anno dovrebbe essere inaugurata la fermata Duomo di Massimiliano e Doriana Fuksas. Tra installazioni, opere d'arte e mosaici, la metropolitana di Napoli accoglie oltre duecento opere realizzate da una novantina di artisti. E tra le grandi firme dell'architettura, impegnate in un piano che alle infrastrutture associa interventi di riqualificazione urbana, ora spicca anche il nome di Rogers Stirk Harbour + Partners.

Una porta per la città

«Questa stazione può essere immaginata come una nuova porta di accesso alla città. Una porta del XXI secolo che catapultata il visitatore che arriva a Napoli per la prima volta, in una città completamente trasformata — racconta il Senior Partner Ivan -. Ma l'architettura richiede tempo e i progetti delle infrastrutture ancora più di qualsiasi altro progetto. Sono interventi che coinvolgono sia la sofisticata progettazione di ingegneria civile, sia la creatività architettonica. La metropolitana è un progetto che deve durare nel tempo, e proprio per questo non segue le mode. Deve garantire funzionalità, comodità per gli utenti, ma deve anche stupire e lasciare un'esperienza».

La stazione che lo studio Rogers sta realizzando è quella di Capodichino Aeroporto, che si trova all'estremità dell'estensione della Linea 1. Rappresenta un'opportunità significativa per la città e contribuirà alla rigenerazione sia della metropoli che dell'aeroporto stesso grazie alla rapida connessione tra i due poli. Inoltre trasformerà il terminal aeroportuale esistente in un hub di trasporto sostenibile collegato alla stazione ferroviaria di Napoli Centrale e al terminal dei traghetti di Piazza Municipio.

Il cuore del progetto è un "pozzo ellittico", che scende ai treni sotterranei, animato dal movimento verticale degli ascensori vetrati. Il "pozzo" funziona come un cavedio: consente alla luce natura-

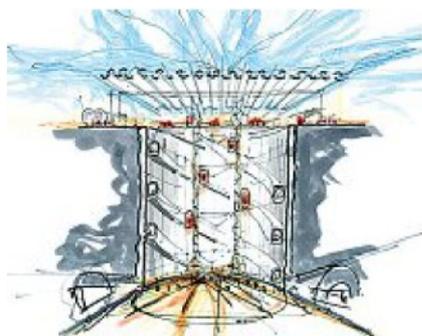
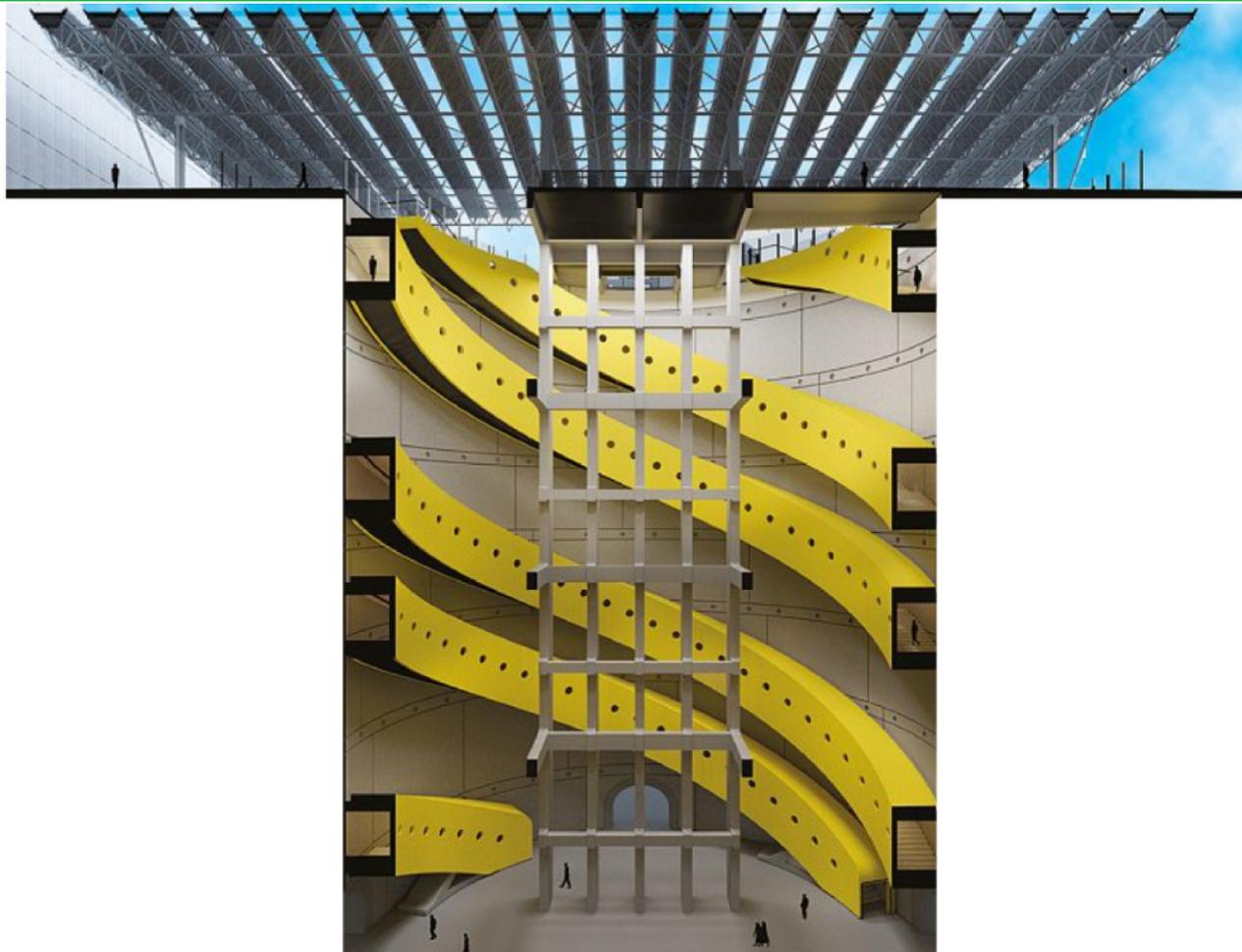
le di penetrare in profondità nello spazio interno della stazione e permette una circolazione naturale della ventilazione. Questa sorta di pozzo, che assomiglia a una caverna cilindrica aperta, ha una profondità di 50 metri e sarà sormontato da un tetto leggero: una copertura modulare leggera formata da reticolari d'acciaio e pannellature di vetro. Che, oltre ad avere la funzione di proteggere dalla luce del sole e dalla pioggia i passeggeri che viaggiano tra la stazione e l'aeroporto, diventa un segno di riconoscimento della piazza. Il collegamento dalla quota strada alla piattaforma della metropolitana avviene per mezzo di ascensori panoramici coronati da scale di sicurezza ellittiche.

Londra come modello

«Il nostro obiettivo — continua Harbour — è di realizzare i volumi con il minor numero possibile di elementi, così da lasciare libero lo spazio pubblico». La metropolitana è un progetto intelligente in quanto può cambiare radicalmente il modo in cui la città viene percepita e coinvolta.

«Vivere e lavorare a Londra ci ha fatto capire quanto è importante avere una buona rete di collegamenti sotterranei. Ci auguriamo che il modello londinese venga replicato anche in altre città. A Napoli stiamo dando il nostro contributo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il pozzo ellittico

Cuore del progetto, è profondo 50 metri, contiene gli ascensori panoramici in vetro. All'esterno è sormontato da una tettoia leggera aperta che consente alla luce naturale di illuminare e aerare la stazione sotterranea (Disegni di Leonardo Pelleriti/Rshp)



Duomo

Il progetto di Fuksas prevede una cupola in acciaio e vetro che lascia a vista le antiche rovine della città



EDILIZIA IERI A BARI IL QUINTO CONVEGNO NAZIONALE SI&A

Il sottosegretario Dell'Orco «In arrivo anche in Puglia il Sismabonus all'85%»

● **BARI.** Anche in Puglia sarà possibile sfruttare il cosiddetto Sismabonus, che riconosce sgravi fiscali fino all'85% per le operazioni di demolizione e ricostruzione. Lo ha detto ieri Michele Dell'Orco, sottosegretario alle Infrastrutture, che ha partecipato a Bari al quinto convegno nazionale organizzato da SI&A. L'estensione dell'incentivo anche alle aree a basso rischio sismico dovrebbe essere contenuta nel Dl Crescita che sarà approvato la prossima settimana.

«Nel provvedimento - ha detto Dell'Orco - è prevista l'estensione della massima agevolazione fiscale anche alle zone 2 e 3, coprendo in questo modo la quasi totalità del territorio nazionale». La novità è di particolare interesse per la Puglia: dieci Comuni dell'area garganica si trovano in zona 1, quella dove è più elevata la probabilità di forti terremoti, e 105 (fra cui anche l'area di Bari, Barletta, Andria, Trani, Foggia e Taranto) sono in aree a rischio medio-basso, le zone 2 e 3, dove attualmente sono agevolati solo interventi di miglioramento e adeguamento antisismico degli edifici esistenti, e non interventi di vera propria sostituzione edilizia, con demolizione e ricostruzione dei fabbricati.

Ne hanno discusso ieri a Bari, tra gli altri, il presidente di SI&Am Amedeo Vitone, il

vicepresidente Roberto Lorusso, il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Donato Carlea, il presidente nazionale di Ance, Gabriele Buia, Edoardo Cosenza (Università Federico II di Napoli), il docente di Si&A e membro Cen (Comitato europeo di normazione) Fabrizio Palmisano.

«Il Sismabonus è un provvedimento molto importante - secondo ha affermato Amedeo Vitone, già ordinario del Politecnico di Bari e presidente di Scuola Ingegneria & Architettura -, ma ancora più importante è la sua diffusione, specie tra gli ingegneri». Buia ha invece ribadito l'opportunità di avviare una stagione di rigenerazione urbana attraverso il decreto crescita: «Chiediamo misure concrete per semplificare la selva burocratica che blocca gli interventi pubblici e privati e rafforzare l'utilizzo degli incentivi fiscali. Rottamare edifici vecchi e insicuri e intervenire sulle aree degradate deve essere non solo possibile, ma conveniente per cittadini e imprese».

«Il Sismabonus è un ottimo incentivo per rendere i nostri edifici più sicuri - ha aggiunto Domenico De Bartolomeo, vicepresidente nazionale dell'Ance e presidente di Confindustria Puglia -. Siamo fermamente convinti che attraverso la sensibilizzazione dei territori in iniziative come questa sia realmente possibile

puntare ad una maggiore sicurezza del nostro Paese e nel contempo garantire benefici indiretti per il tessuto economico. Si tratta di un'occasione per rilanciare un'economia del territorio ancora in grave difficoltà e una opportunità per le nostre imprese».

Sulla fragilità del territorio pugliese e sulla necessità di un contesto normativo organico si è soffermato il presidente di Ance Puglia, Nicola Bonerba, «Per quanto importante per rinnovare il patrimonio immobiliare esistente nelle città pugliesi - ha ricordato Bonerba - il Sismabonus è un tassello che necessiterebbe di un contesto normativo più organico, in grado di superare quei limiti che si frappongono a processi virtuosi di rigenerazione urbana. Per questo ci auguriamo che la legge sulla bellezza della Regione Puglia, di prossima approvazione, possa essere più incisiva dell'attuale previsione normativa nel favorire le tante iniziative di rigenerazione urbana che il territorio regionale necessiterebbe. Col fine ultimo di valorizzare le peculiarità dei territori e innalzare la qualità del costruito, auspichiamo, dunque, un assetto normativo che semplifichi le procedure, consenta la defiscalizzazioni degli oneri in presenza di contesti già urbanizzati, favorisca demolizioni e ricostruzioni di porzioni di abitato in condizioni di degrado».





DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE Bonus anche per l'antisismica

Grandi opere

Venezia, il Mose slitta ancora
Non sarà concluso per il 2021

Lavori conclusi per il 31 dicembre 2021? Niente da fare, il Mose slitta ancora. Lo ha detto il provveditore all'opera Roberto Linetti nell'accompagnare i membri dell'ottava

commissione della Camera dei deputati nel loro tour ispettivo prima sull'Isola Novissima e poi giù, nel tunnel che attraversa la bocca di porto tra il Lido e Treporti.

Munaro a pagina 9

Nuovo rinvio per il Mose «Non si finirà nel 2021»

► Il provveditore Linetti: «Escludo che si possano rispettare le scadenze» ► Musolino attacca: «Conca Malamocco disassata, non garantirà l'attività portuale»

VENTURINI: «SI DEVE COINVOLGERE LA CITTÀ METROPOLITANA NELLA GESTIONE»
MARCATO: «L'OPERA RESTI ALLO STATO»

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Lavori conclusi per il 31 dicembre 2021? Niente da fare, il Mose slitta ancora. La notizia era nell'aria ma nessuno fino ad adesso era stato così chiaro come lo è stato ieri il provveditore all'opera Roberto Linetti nell'accompagnare i membri dell'ottava commissione Ambiente, Territorio e lavori pubblici della Camera nel loro tour ispettivo prima sull'Isola Novissima, dove ci sono i cantieri in superficie della bocca di porto di Treporti-Lido, e poi giù, nel tunnel che collega il Lido a Treporti.

Incalzato dalle domande del presidente della commissione Ambiente della Camera, il leghista Alessandro Manuel Benvenuto - accompagnato a Venezia dagli altri deputati componenti dell'ottava commissione, il veneziano Nicola Pellicani (Pd), il padovano Piergiorgio Cortelazzo (Fi), Roberto Traversi (Cinque Stelle) e Giorgia Andreuzza (lega) - Linetti ha escluso la possibilità che i lavori terminino entro la data di consegna prevista, cioè quel

31 dicembre 2021 che già rappresentava una proroga al destino designato per il sistema di dighe mobili pensato per salvare Venezia dall'acqua alta. Diversa la posizione dei commissari del Consorzio Venezia Nuova, in particolare Giuseppe Fiengo che, forte del 95% di lavori realizzati, invece ha lasciato uno spiraglio aperto alla possibilità di una consegna secondo tabella.

QUALI SOLUZIONI

«Siamo al capitolo finale di un'opera che la Lega considera utile - ha commentato il presidente della commissione, l'onorevole Benvenuto - Volevamo capire quali possano essere le soluzioni del Governo per velocizzare e sbloccare la situazione. Sulla data di fine, il 31 dicembre 2021, il provveditore dice che sarà molto difficile, il Consorzio che è possibile, noi quello che possiamo fare è cercare di capire con il Governo a livello normativo, cosa fare per cercare di velocizzare la conclusione dell'opera».

«Quanto emerso è molto preoccupante - ha rincarato la dose Pellicani - dimostra che nei quattro anni di commissariamento la produttività dei cantieri è stata molto bassa. Vogliamo capire che cos'è stato fatto in questo periodo. I soldi ci sono, 500 milioni sono già in cassa del Provveditorato, a cui aggiungere altri 420 milioni che se

non saranno compresi nello Sblocca Cantieri saranno comunque già deliberati dal Cipe. In tutto si tratta di oltre 900 milioni fermi lì. Ma mancano i progetti: ci vuole qualcuno che spinga la macchina».

Un altro commissario? Per qualche giorno era circolata la voce che lo stesso sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, potesse essere nominato commissario. Ipotesi che Pellicani stronca: «Non è la figura adatta, serve un tecnico del territorio e non un politico. Serve - ha aggiunto - un segnale forte da parte del Governo che, finora ha brillato per assenza nei confronti di Venezia». Guardingo, sulla questione commissario, anche lo stesso presidente della commissione: «Non mi permetto di suggerire una scelta, spetta al Ministero». Tra i temi affrontati anche la manutenzione, già necessaria nonostante l'opera non sia ancora terminata, e la futura gestione che, ha assicurato Linetti, sarà in mano a chi ha concluso l'opera.



LE AUDIZIONI

Il pomeriggio di ieri la commissione l'ha passato in Prefettura, per ascoltare le istanze delle realtà locali. «Questa amministrazione vuole essere coinvolta e avere voce in capitolo nella fase finale e nella gestione futura del Mose - ha spiegato Simone Venturini, assessore comunale alla Coesione sociale, ieri portavoce del Comune - Una volta finito la città Metropolitana è disponibile a fare la sua parte. Alla commissione abbiamo chiesto anche che il sindaco metropolitano venga dichiarato commissario straordinario per il moto ondoso». Chi invece considera che l'opera debba rimanere in capo a Ministero delle Infrastrutture e Stato, è l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Roberto Marcato (Lega): «Non ci sono precedenti al mondo e Venezia è unica al mondo».

A sollevare i dubbi maggiori, Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale: «Va garantita la piena accessibilità nautica, la conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco, realizzata per consentire teoricamente la funzionalità del Porto durante il periodo di alzata delle paratie, non presenta specifiche tecniche e profili di sicurezza sufficienti a garantire l'operatività del porto, non solo per via delle ridotte dimensioni ma anche per via del disassamento dell'opera stessa». Della Basilica, e dei 3 milioni necessari per proteggerla dalle future grandi inondazioni, ha parlato Pierpaolo Camprostrini, procuratore di San Marco: «L'opera di sostituzione di parti delle colonne rovinate e di impermeabilizzazione fino a 190 centimetri del lato posteriore è una nostra priorità per cui abbiamo chiesto una mano al Governo».

Nicola Munaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MALAMOCCO Il cantiere del Mose. L'opera limiterà gravemente l'attività del Porto, secondo Musolino



NEGATIVO Pino Musolino, presidente del Sistema Portuale. Sotto, Roberto Linetti, provveditore al completamento del Mose.



Via l'appalto all'azienda in debito con il fisco

LA SENTENZA

VENEZIA È giusto che la Regione revochi il contratto di subappalto a un'azienda in debito con il fisco. L'ha stabilito il Consiglio di Stato, con una sentenza depositata ieri, che ribalta il precedente verdetto del Tar del Veneto, emesso lo scorso anno. Il caso era finito anche all'Anac.

LA CARTELLA

La vicenda era iniziata il 28 settembre 2009, quando Palazzo Balbi aveva affidato al raggruppamento temporaneo di imprese formato da Engineering Ingegneria Informatica, Ibm Italia e Leonardo il servizio di gestione, manutenzione e supporto del sistema di networking e di informatica dell'istituzione. Inizialmente previsto fino al 2016, successivamente l'incarico era stato prorogato al 2017. Ad essere prolungati erano stati così anche i relativi subappalti, fra cui quello con Alfa Telematica, autorizzato il 18 luglio 2017. In seguito però la Regione aveva scoperto che, ancora il 10 aprile, alla ditta era stata notificata una cartella esattoriale per pendenze tributarie dell'importo pari a 645.814,23 euro. Ma quel problema non era stato dichiarato e solo il 26 ottobre era stata chiesta la rateazione. A quel punto era scattata la decadenza dell'autorizzazione, bocciata dal Tar del Veneto e ora invece ammessa dal Consiglio di Stato, sulla base della «sussistenza di violazione fiscale definitivamente accertata». (a.p.e.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel Pat 40 ettari di cemento

► L'adeguamento del piano urbanistico fa emergere ► Ma il sindaco punta sul recupero dell'esistente: migliaia di metri quadrati che sono ancora edificabili «Noi non daremo il via libera a nuove costruzioni»

VILLORBA

Altri 400mila metri quadrati di capannoni, case e palazzine. Sono quelli che potrebbero ancora essere costruiti a Villorba, uno dei comuni più industrializzati della Marca. E' il risultato, a prima vista sorprendente, dei conti fatti dal municipio nell'ambito dell'adeguamento del piano urbanistico, il famoso Pat, alla legge regionale per il contenimento del consumo di suolo. «Abbiamo fatto tutte le verifiche: tra gli interventi programmati, le richieste e le rinunce avremo ancora 40 ettari da sviluppare – rivela il sindaco Marco Serena – questi sono i numeri. Noi, comunque, non daremo il via libera a nuove costruzioni».

LA SITUAZIONE

Con la legge approvata ormai due anni fa, la Regione ha chiesto ai Comuni di fare un censimento delle costruzioni esistenti. Allo stesso tempo ha previsto parametri specifici in base alle condizioni urbanistiche e alla posizione geografica di ogni singolo paese. Applicando queste regole, esce il totale della super-

ficie che può essere edificata. «In base a tutti i parametri, tenuto conto di quanto già consolidato, quindi già programmato anche se non ancora costruito, e di qualche rinuncia a terreni edificabili – fa il punto il primo cittadino – a Villorba abbiamo in linea teorica un saldo negativo, cioè che si potrebbe aggiungere, pari a più di 40 ettari di territorio, che potrebbero ancora essere sviluppati a livello edificatorio». Ma a Villorba oggi c'è il problema contrario. Non si guarda alla realizzazione di nuove strutture, quanto al recupero di quelle esistenti e in parte abbandonate.

I RECUPERI

Il caso più eclatante riguarda la zona industriale delle Castrette. Serena ha cullato a lungo il sogno di riconvertire 90mila metri quadrati di capannoni in una Cittadella dello sport indoor di richiamo internazionale. Ma alla fine dell'anno scorso il progetto è naufragato. Discorso diverso per l'ex Maber. Dopo otto anni di abbandono, l'avveniristica struttura che sorge davanti al quartier generale di Benetton è stata acquistata da Bru-

no Zago, patron della Pro-Gest, all'interno di un'operazione che vale complessivamente tra i 15 e i 20 milioni di euro, tra l'acquisizione e la necessaria ristrutturazione. Il mese scorso c'è stato un primo incontro in municipio tra l'imprenditore trevigiano e il primo cittadino. Non è ancora chiaro cosa andrà a contenere l'ex Maber. Quel che è certo è che non ci sarà un nuovo centro commerciale. Non in senso tradizionale, almeno. Infine, il nodo dell'ex Mondial, lo scheletro di cemento lungo la Pontebbana. Anche qui qualcosa si muove. Il Comune ha chiuso un accordo con le Generali e il fallimento Mondial immobiliare. E' previsto che il municipio incassi 650mila euro dalle Generali (al posto dei quasi 2,1 milioni di fidejussioni) e che l'immobile incompiuto venga messo all'asta con un enorme taglio delle possibilità edificatorie (da 84mila metri cubi residenziali, direzionali e commerciali a 10mila metri cubi commerciali), con il vincolo che l'eventuale acquirente garantisca fidejussioni per circa 2 milioni. Se non si riuscirà a vendere, tornerà tutto come prima.

Mauro Favaro





LO SVILUPPO La zona industriale di Villorba: nel piano urbanistico sono disponibili altri quaranta ettari edificabili nel futuro

PER IL TRATTO NORD

**A31 Valdastico
Botta e risposta
tra Fraccaro
e Ciambetti**

VENEZIA

Ancora toni vivaci nel dibattito sull'autostrada Valdastico Nord. Come noto, mercoledì al Ministero delle infrastrutture il Veneto e il Trentino hanno ufficializzato il sì all'A31. Ora toccherà a Trento indicare un tracciato da Pedemonte (dove arriva il tratto veneto) al nuovo sbocco di Rovereto sud indicato dal governatore Fugatti. Ma arrivano gli strali del ministro trentino Riccardo Fraccaro (5S): «Il tema Valdastico continua a essere utilizzato strumentalmente per mera propaganda politica. A oggi non esiste ancora un progetto esecutivo concreto, né il Governo e né il Mit hanno espresso alcun avallo. La nostra linea è dare priorità alle opere che migliorano la qualità della vita dei cittadini» e quindi punta a ferrovie e strade nelle valli: «Confidiamo nella collaborazione del governatore Fugatti per cantierare i lavori realmente utili al territorio».

Gli risponde secco il presidente del Consiglio veneto Roberto Ciambetti (Lega): «Fraccaro non è il ministro delle infrastrutture». Punto e a capo. ●P.E.



IL 10 APRILE

Workshop sullo sblocco dei cantieri

Il decreto sblocca cantieri non è stato ancora definitivamente licenziato nella versione definitiva e pubblicato. Come Legautonomie abbiamo organizzato un workshop di lavoro interno al fine di definire una prima proposta qualificante su quelli che saranno comunque gli ambiti di intervento del decreto. L'incontro si svolgerà il 10 aprile a Roma, dalle ore 10 alle 13 nella sala riunioni di Legautonomie in via degli Scialoja, 3. Il workshop è aperto agli amministratori e funzionari dei comuni associati. Il coordinamento dei lavori sarà affidato a Loreto Del Cimmuto, direttore Legautonomie. Sono in programma le relazioni tecniche di Mariangela Di Giandomenico, partner dello studio legale Eversheds, nonché docente presso il master Mida e di Gianfrancesco Fidone, docente di diritto e regolazione dei contratti pubblici presso l'Università Luiss di Roma. Per informazioni e partecipazione: segreteria@legautonomie.it



DESERTA L'ASTA PER COMPLETARE GLI ALLOGGI

Nessuno vuole l'area ex Scalera Trevisan

Nessuno vuole l'area ex Scalera-Trevisan, nonostante il prezzo "stracciato". È andata infatti deserta l'asta bandita dal liquidatore giudiziale dei complessi immobiliari del gruppo Acqua Marcia, di cui l'area Scalera fa parte. Bastavano 6 milioni e 530 mila euro per aggiudicarsi l'intero complesso della Giudecca e completare quindi l'intervento già avviato ma mai concluso da Acqua Marcia con i 25 alloggi da destinare ai veneziani, nel quadro dell'accordo raggiunto con il gruppo Caltagirone per il via libera a sua tempo alla trasformazione alberghiera del Molino Stucky. Sarà ora il Comitato dei creditori di Acqua Marcia a riunirsi e a decidere come procedere, ma è probabile che l'area Scalera-Trevisan venga rimessa all'asta nel giro di qualche mese con un prezzo ribassato di almeno il 25 per cento, al di sotto dei 5 milioni di euro. Chi compra è tenuto a rispettare i vicoli precedenti assunti dal Comune e dunque a completare gli alloggi e il parco pubblico previsto nell'area, ereditando i permessi di costruire rilasciati dal Comune da Acqua Marcia, mentre le fidejussioni rilasciate dalle Generali torne-

rebbero a essere valide come garanzia del completamento dei 25 alloggi che saranno offerti a prezzo convenzionato a destinatari individuati dal Comune. Ma le cose sembrano essere andate diversamente ed ora pertanto l'area ex Scalera rischia di essere una nuova occasione persa per la residenzialità veneziana. La situazione del mercato edilizio anche nell'area veneziana è nel frattempo cambiata e dunque non è ritenuto remunerativo da parte di possibili acquirenti l'acquisizione dell'area Scalera-Trevisan per completare l'intervento. Francesco Bellavista Caltagirone, patron di Acqua Marcia, aveva ottenuto il via libera dal Comune - il sindaco era Massimo Cacciari - al cambio di destinazione d'uso alberghiero del complesso del Molino Stucky da lui acquistato proprio dietro l'impegno di realizzare il nuovo complesso residenziale con parco alla Scalera, a favore dei residenti, a prezzo calmierato. Ma l'Hilton Molino Stucky è diventato una realtà, mentre le case sono ancora lì, al grezzo, perché nel frattempo è subentrato il dissesto del gruppo Acqua Marcia. —

E. T.



L'ANNUNCIO DI LINETTI

Mose, i lavori slittano ancora sarà pronto dopo il 2021

I cantieri fermi del Mose faranno slittare ancora la fine dei lavori, a dopo il 2021. Questo l'annuncio del Provveditore Linetti. VITUCCI / APAG.20

SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

Mose, i lavori non termineranno nel 2021

Slitta ancora la conclusione della grande opera. Linetti lo ha detto ieri alla commissione Ambiente in visita ai cantieri

Pellicani (Pd): «Lavori fermi e ritardi. Serve un commissario che sia un tecnico»

Il Mose non sarà finito nei tempi previsti. L'orizzonte della grande opera slitta ancora una volta in avanti. «In queste condizioni è impossibile rispettare l'impegno del 31 dicembre 2021», ha detto ieri mattina il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti ai membri della commissione Ambiente della Camera, in sopralluogo a Venezia. La delegazione, guidata dal presidente leghista Alessandro Benvenuto, il segretario Federico Antonio, con i deputati veneziani Nicola Pellicani (Pd) Giorgia Andreuzza (Lega). Visita al cantiere del Lido, poi alla Basilica di San Marco, per costatare di persona i danni provocati ai marmi e ai mattoni dall'ultima acqua alta eccezionale e dall'aumento delle maree medio alte. Nel pomeriggio incontro in Prefettura con le categorie, gli Industriali, le istituzioni, la Procura di San Marco, la Capitane-

ria. «È stata una visita molto utile», commenta Pellicani, «e la commissione si è resa conto di alcuni problemi che erano già emersi durante le audizioni dello scorso autunno. La grande opera va a rilento, siamo al 94 per cento ma mancano gli impianti. Il decreto sblocca-cantieri finalmente ha inserito anche il Mose tra le opere bloccate. Ci aspettiamo la nomina di un commissario. Che dovrà essere un tecnico. Non certo il sindaco Brugnaro».

«Una necessità», dice ancora Pellicani, «perché come abbiamo potuto vedere, oggi i cantieri sono fermi, i progetti in ritardo. Ci sono 900 milioni disponibili, ma non è possibile avviare in tempi brevi tutti questi progetti e i lavori. Dunque, il termine slitterà ancora».

Il presidente Benvenuto, torinese, paragona il Mose al grattacielo della Regione Piemonte. «Anche quello è finito ma non collaudato, vetri rotti, mai utilizzato. Insomma, un'incompiuta. «È un'opera trasversale», continua, «che va portata a termine e

fatta funzionare. Ci faremo carico di questo».

Nel pomeriggio la Procura di San Marco ha presentato ai commissari una lista dei danni subiti dalla Basilica. Il presidente degli Industriali Vincenzo Marinese ha elencato i ritardi burocratici per la bonifica delle aree industriali da recuperare e chiesto azioni concrete

Le imprese del Consorzio e Thetis hanno ribadito la loro disponibilità a continuare i lavori già programmati. I primi dovranno riguardare la riparazione dei guasti e delle criticità. Tubi sott'acqua bucati, che ancora non sono stati sostituiti, corrosione all'interno di alcune parti delle cerniere, manutenzione da potenziare. Intanto delle tre imprese che hanno partecipato alla gara sulla manutenzione di Treporti, due (Cimolai e Brodosplit) sono state escluse 15 giorni fa per la mancanza dei titoli. Adesso si attende la decisione finale sull'unica candidata rimasta, Fincantieri. —

Alberto Vitucci





Valdastico, Roma smentisce Fugatti

La polemica sull'autostrada. Il governatore leghista ha annunciato la scelta per l'uscita a Rovereto Sud, ma il ministro Fraccaro (5 Stelle) ribadisce: «Non esiste un progetto esecutivo concreto. Il tema è usato per propaganda politica. Faccia invece infrastrutture utili ai trentini»

MICHELE STINGHEN

ROVERETO. All'indomani dell'incontro al ministero per completare l'autostrada della Valdastico, arriva la smentita dallo stesso governo - dal ministro Fraccaro - e la levata di scudi delle associazioni che si oppongono. Il ministro Fraccaro, che è anche esponente di spicco del Movimento Cinque Stelle di Trento, smentisce quanto dichiarato dal presidente Fugatti: «Il tema della Valdastico continua a essere utilizzato strumentalmente per mera propaganda politica. Ad oggi non esiste ancora un progetto esecutivo concreto, né il governo e né il Ministero dei trasporti hanno espresso alcun tipo di avallo. La nostra linea è quella di dare priorità alle opere che migliorano la qualità della vita dei cittadini. Le risorse devono essere impiegate soprattutto per potenziare la rete ferroviaria e collegare le valli. Confidiamo nella collaborazione del governatore Fugatti per cantierare i lavori realmente utili al nostro territorio, a cominciare dagli investimenti in infrastrutture che servono ai trentini». Anche sulla Valdastico dunque si profila una divisione nel governo gialloverde, un po' come sulla tav in val di Susa. Sempre da parte Cinque Stelle interviene Degasperis, consigliere provinciale, che dà la Valdastico per tramontata: «L'unica scelta ragionevole di Fugatti sarebbe quella di interrompere l'ormai inutile navetta Trento-Venezia-Roma. La posizione politica del governo è chiara e rende inutili ulteriori studi, analisi e consulenze». «Sulla Valdastico pochi giri di parole: è un'o-

pera presente nel Programma di coalizione a sostegno del Presidente Fugatti. Non sembra quindi una giustificazione accettabile citare il fatto che nel Contratto di Governo M5s-Lega tale opera non sia presente dato che questo è stato firmato prima delle elezioni del 21 ottobre - ribatte il segretario della Lega Trentino Mirko Bisesi - E' un'infrastruttura che i trentini aspettano da troppi anni ... Chiediamo al ministro Fraccaro di distinguersi dal ministro Toninelli e dalla politica dei troppi no».

Le tante voci dei contrari

Arrivano poi le voci dei contrari. Ci sono i Popolari, il gruppo che fa parte della coalizione del sindaco Valduga. «Quello che sembrava essere "solo" una chiacchierata, ipotesi, inizia a prendere i preoccupanti connotati della decisione definitiva - scrivono Alessandro Giori e Roberto Chemotti - come Popolari esprimiamo la nostra contrarietà alla Valdastico con l'uscita a Rovereto Sud e in qualsiasi altra parte del Trentino. Il territorio che attraverserebbe questo collegamento sarebbe destinato a subire danni irreparabili, in primis la fonte di Spino. Dobbiamo puntare ad investire nella cura del territorio, eventualmente potenziando le vie di comunicazioni già esistenti; la ferrovia, la A 22 con la terza corsia, la Valsugana. Come gruppo dei Popolari per Rovereto siamo pronti a contrastare anche con iniziative di piazza questa scelta».

Il Coordinamento No A31

C'è poi il Coordinamento No A31,

nato e avanguardia di chi si oppone all'opera. «Il recente, apparente, accordo tra Veneto e Trentino - scrivono i rappresentanti del Coordinamento No A31 - ci costringe a ribadire netta contrarietà ad un progetto che nulla porterebbe se non incalcolabili danni ambientali, che è in evidente violazione del Protocollo delle Alpi...». Sullo sbocco a Rovereto Sud: «È un teatro dell'assurdo, incompetenza, miopia politica e interessi inconfessabili sono sul palco e in questa scena ci proponiamo l'uscita a Rovereto Sud, folle da qualsiasi punto di vista per ammissione degli stessi progettisti». Le proposte e le richieste del Coordinamento sono: «La revoca immediata della concessione autostradale di A4 Brescia-Padova ad Atlantia-Benetton; l'abbandono definitivo del progetto di completamento dell'A31; l'istituzione di un tavolo di lavoro condiviso tra istituzioni regionali, locali e comunità per la messa in sicurezza dei territori, con particolare attenzione ai temi della viabilità e dell'inquinamento». Firmano il documento: Agricoltura del Trentino, Amici della Terra - sez. Alto Garda e Ledro, Cipra Italia, Cs Bruno, Dino Tav, Enpa del Trentino, Gruppo Italiano Amici della Natura, Italia Nostra di Trento, Lac - Trentino, Lav Italia, Ledro Inselberg, Legambiente (Trentino Alto Adige), Lipu (Trentino), Medicina Democratica - Trentino, Medici per l'Ambiente Isde - Trentino, Mountain Wilderness Italia, No Tav Mamme Marco, Salviamo la Val d'Astico, Sos Anfibi, Sos Anfibi - gruppo di Vicenza, Wwf Italia, Wwf Trentino, Yaku.



LA PROPOSTA

«Circoscrizioni unitevi come nel caso Ladurner»

• Se ci si oppone tutti contro l'impianto di trattamento fanghi al Navicello della Ladurner, possiamo fare lo stesso anche per l'autostrada della Valdstico. Il consigliere della circoscrizione di Lizzana Luca Vicentini fa appello alle circoscrizioni di Rovereto e chiede una mobilitazione generale. «Penso sia opportuno che la stessa mobilitazione contro l'impianto fanghi venga attuata fin da subito anche rispetto a questo improvido progetto partendo magari dalle Circoscrizioni di Lizzana-Mori ferrovia e di Marco che sono quelle maggiormente interessate dall'ipotizzata realizzazione dell'opera. Per unire finalmente anche la voce di Rovereto a quelle delle numerose amministrazioni che si sono opposte all'opera» **M.S.**



• Il casello di Rovereto sud: qui è prevista l'uscita della Valdstico