

Rassegna del 20/05/2019

ANCE VENETO

20/05/2019	Voce di Rovigo	16	Alunni del corso edile in visita al Sis di Treviso	...	1
------------	----------------	----	--	-----	---

ASSOCIAZIONI ANCE

18/05/2019	Gazzettino Rovigo	3	In breve - Saccardin: «spazi inutilizzati da riqualificare in centro»	A.Luc.	2
20/05/2019	Mattino	5	Sud, dieci anni per un progetto con i fondi Ue - Fondi Ue, locomotiva a passo di lumaca	Santonastaso Nando	3

SCENARIO

19/05/2019	Adige	11	Valdastico, Rossi attacca	...	6
19/05/2019	Arena	14	«Tav, inaccettabile restare fermi»	...	7
18/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	«Tav veneta ostaggio di Toninelli» - «Tav veneta ostaggio del Mit» Salvini punta il dito su Toninelli Il M5s: «Colpa delle aziende»	M.Za.	8
19/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12	Il Porto a caccia di investitori per il garage alla Marittima	F.B.	10
19/05/2019	Gazzettino	13	«La Tav veneta serve subito, non dopo il 2021» - «La Tav serve adesso, non nel 2021»	Vanzan Alda	11
19/05/2019	Gazzettino Friuli	3	Emergenza casa, 58 milioni sul piatto - Emergenza casa oltre 58 milioni dalla Regione	Bait Maurizio	13
20/05/2019	Gazzettino Rovigo	3	Confedilizia: «Il Tribunale resti in centro» - Confedilizia: «Giù le mani dal Tribunale, il centro morirebbe»	Campi Francesco	15
19/05/2019	Gazzettino Treviso	2	Bioedilizia: le nuove regole per il risparmio energetico	...	17
19/05/2019	Gazzettino Venezia	13	Ponte-diga sul Brenta: il cantiere non decolla	Perini Roberto	18
19/05/2019	Gazzettino Venezia	2	Ca' Foscari, nuovi cantieri a Mestre - Università in via Torino I lavori della nuova fase	Fenzo Fulvio	20
19/05/2019	Gazzettino Venezia	3	«L'area sarà il cuore pulsante della città»	Fenzo Fulvio	22
19/05/2019	Gazzettino Venezia	3	Un ponte e due rotatorie per unire Vega e Campus	F.Fen.	24
19/05/2019	Giornale di Vicenza	10	A22, sì concessione per i prossimi 30 anni «Pedaggi calmierati»	...	25
19/05/2019	Giornale di Vicenza	14	Timbro sulla Tav ma mancano 3,7 miliardi	Negrin Nicola	26
19/05/2019	Giornale di Vicenza	14	Allerta, di Confindustria «Bisogna accelerare»	NI.NE.	28
19/05/2019	Giornale di Vicenza	34	Pedemontana Protesta al cantiere di Vallugana	K.Z.	29
19/05/2019	Giornale di Vicenza	40	Casello, rilancio di Alte sanità e tutela del suolo infiammano la sfida a 5	Brunori Giancarlo - Fadda Antonella	30
19/05/2019	Mattino Padova	2	Arcella, un nuovo progetto varato da Renzo Piano - Arcella, Piano vara il secondo progetto il Borgomagno sarà la porta del quartiere	Cadoni Cristiano	33
20/05/2019	Mattino Padova	9	Riduzione dell'offerta in Città Giardino e alla Sacra Famiglia	R.S.	35
19/05/2019	Messaggero	1	L'Italia eviti l'isolamento per cambiare l'Europa	Prodi Romano	36
20/05/2019	Messaggero Veneto Udine	13	Da via Canciani a Poscolle: Udine recupera i suoi gioielli - Recupero edilizio di vecchi palazzi: il centro storico cambia immagine	Cesare Alessandro	38
20/05/2019	Messaggero Veneto Udine	25	Inaugurato il ponte per il collegamento Castello-Porpetto	Artico Francesca	41
20/05/2019	Nordest Economia	1	La sfida di ricombinare uomini e tecnologie digitali	Rullani Enzo	42
20/05/2019	Nordest Economia	6	Le idee Boeri: dal legno la nuova Europa - Perché la nuova Europa potrebbe nascere dall'economia del legno	Boeri Stefano	44
20/05/2019	Nordest Economia	14	Sfida sul contract duello coi tedeschi per conquistare i mercati esteri	Brillo Nicola	47
18/05/2019	Nuova Venezia	24	Mose, corsa contro il tempo «I soldi ci sono, non i progetti»	A.V.	50
18/05/2019	Nuova Venezia	24	«Ampliare il porto franco e attivare la Zes e la ZIs»	...	51
18/05/2019	Nuova Venezia	33	Aeroporto, ultimate più della metà delle opere previste dal Masterplan	G.Fav.	52
19/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13	Zoppas frena l'entusiasmo di Lega e M5s «Tav Verona-Padova, paralisi fino al 2021»	...	54
18/05/2019	Trentino	7	Coop Casa, bilancio in utile. Continua l'opera di social housing	...	55
18/05/2019	Trentino	21	«Sull'A22 abbiamo liberato investimenti»	...	56
18/05/2019	Trentino	27	A31, studio di fattibilità in 3 mesi	GI.L.	57
18/05/2019	Trentino	27	Confindustria Vicenza e Confartigianato d'accordo con i sindacati: «Lo sbocco a Marco è una porcheria»	M.S.	59
20/05/2019	Trentino	1	Valdastico, tutte le bugie del governatore Fugatti - Tutte le bugie di Fugatti	Manica Alessio	60

SCUOLA E LAVORO

Alunni del corso edile
in visita al Sis di Treviso

ROVIGO - Il 16 maggio scorso all'interno del Centro edilizia Treviso si è tenuto il quarto e ultimo evento realizzato a conclusione del progetto "Alterniamoci tra scuola e azienda per un'edilizia sostenibile", promosso da Centro edile palladio in collaborazione con le Scuole edili del Veneto e finanziato con il Fondo sociale europeo dalla Regione Veneto. Anche gli alunni della scuola edile di Rovigo hanno partecipato. "L'obiettivo del progetto, - ha detto il Presidente Assistedil Franco Girardello - con la collaborazione delle altre scuole edili del Veneto e di numerosi istituti superiori secondari regionali, è di creare una rete tra Scuole di Formazione Professionale, Istituti di Istruzione secondaria di 2° grado e aziende in grado di analizzare le esperienze di Alternanza Scuola - Lavoro finora attuate al fine di ottimizzare le procedure esistenti e creare nuovi modelli virtuosi per garantire percorsi formativi realmente rispondenti ai fabbisogni professionali delle imprese e del tessuto produttivo, nell'ottica di ottimizzare il successivo inserimento lavorativo". "L'evento, finalizzato a far incontrare scuola e impresa per confrontarsi e far emergere nuovi spunti per l'Alternanza Scuola Lavoro - afferma il vicepresidente Gino Gregnani - ha visto la presentazione dei lavori infrastrutturali e la visita al cantiere della "Pedemontana Veneta" nel campo base Sis di Signoressa di Trevignano, per dare evidenza agli studenti rovigini delle fasi di lavoro dalla progettazione alla realizzazione, di quello che è il più importante cantiere pubblico in corso d'opera in Italia". La giornata sul campo ha avuto però una doppia valenza. Tra la presentazione presso Scuola Edile Treviso e la visita al cantiere Sis a Trevignano, studenti e aziende, con i rappresentanti delle parti sociali ([Ance Veneto](#) e Sindacati Edili Feneal filca-fillea) e delle 7 Scuole edili del Veneto, hanno avuto modo di vedere in fase di realizzazione un progetto dell'architetto Stefano Boeri nel cantiere Ca' delle Alzaie. Firmato un protocollo d'intesa per finanziare seminari e workshop destinati alle imprese e ai professionisti operanti nel settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

178 Rovigo

Il paese premia le aziende storiche

PASSA A WIND
40 GIGA
MINUTI ILLIMITATI
11,99€
AL MESE

SARDEGNA
020305 31

WIND
STORICHE

**IN
BREVE****PRESENZA CRISTIANA
SACCARDIN: «SPAZI INUTILIZZATI
DA RIQUALIFICARE IN CENTRO»**

(A.Luc.) Secondo il candidato di Presenza Cristiana Antonio Saccardin serve «più collaborazione con le associazioni e adesione alle proposte di Ance Rovigo. Occorre coinvolgere maggiormente le realtà di categoria allargando il discorso a quelle sportive, al mondo del volontariato, commercianti e banche, per dar vita ad un disegno complessivo capace di far tornare finalmente a girare la nostra città». Saccardin guarda anche al messaggio lanciato dall'Associazione costruttori edili di Rovigo: «Serve un piano di recupero e utilizzo delle tante, troppe strutture vuote come l'ex Celio, l'ex biglietteria di piazzale Di Vittorio, l'ex sede di Banca d'Italia e ancora l'ex carcere, l'ex caserma Silvestri, l'ex Genio Civile e l'ex Questura di vicolo Donatoni o la sede del Cur in viale Marconi. In questa logica - prosegue - sarà fondamentale contrastare con decisione l'ipotesi di spostare il tribunale dagli attuali locali di via Verdi, proponendo però soluzioni compatibili con le esigenze degli uffici giudiziari».



Il focus

Sud, dieci anni per un progetto con i fondi Ue

Miliardi di euro in attesa di essere spesi per la realizzazione di infrastrutture che nel Mezzogiorno sarebbero determinati per colmare almeno parte del divario. Ma la locomotiva dei fondi Ue,

in Italia e in particolare al Sud, avanza a passo di lumaca. E i tempi per la realizzazione dei progetti finanziati vanno ben oltre i sette anni previsti dai parametri europei.

Santonastaso a pag. 5

Le infrastrutture Fondi Ue, locomotiva a passo di lumaca

► Nel Mezzogiorno 10 anni in media per la realizzazione di un progetto ► Ridotta di circa il 40 per cento la capacità di spesa degli enti locali

CONTRAZIONE IN DIECI ANNI ANCHE DEL VALORE DEGLI INVESTIMENTI CHE SI RIDUCONO DI OLTRE IL 30%

IL FOCUS

Nando Santonastaso

L'elenco delle incompiute ormai è arcinoto, quello dei fondi inutilizzati anche. Miliardi di euro in attesa di essere spesi per la realizzazione di infrastrutture che nel Mezzogiorno sarebbero determinati per colmare almeno parte del divario. Ma di quali soldi si tratta? Difficile una risposta precisa considerati i mille rivoli della spesa pubblica in Italia. Ma di sicuro quelli stanziati dall'Unione europea restano una quota significativa, non inferiore in molti casi al 60 per cento del totale. Fondi stanziati in ogni ciclo di programmazione ma non sempre sufficienti a completare le opere alle quali era-

no stati destinati. Per tutti i Grandi progetti ammessi al finanziamento europeo si sono sempre resi necessari i tempi supplementari, peraltro espressamente previsti dalle norme comunitarie. E dal momento che in Italia e soprattutto nel Mezzogiorno la durata di un'opera pubblica oltre i 50 milioni non è inferiore ai dieci anni, ecco spiegato perché finora nessun ciclo settennale di fondi europei, neanche quando sono stati concessi dai due ai tre anni in più per rendicontare le spese sostenute, è coinciso con la fine di un grande progetto. Al punto che riprogrammare le spese su più cicli è diventata ormai una pratica persino inevitabile che non ha inciso sul raggiungimento dei target annuali di spesa previsti da Bruxelles (i fondi europei anche nel Mezzogiorno sono sempre stati spesi fino all'ultimo centesimo) ma hanno ulteriormente dimostrato come sia lento e ormai sempre più inaccettabile il percorso relativo alla realizzazione delle grandi opere in Italia e nel Sud più che altrove. In sostanza, non è la dispo-

nibilità dei fondi Ue a frenare i tempi ma la cronica incapacità del sistema Italia ad essere al passo con i ritmi europei. Lo dimostra il fatto che anche quando i fondi sono spostati in Bilancio, la macchina burocratico-amministrativa fa fatica a correre, zavorrata da norme procedurali, iter autorizzativi e problemi tipicamente locali che non è mai stato facile risolvere in modo definitivo.

NAPOLI-BARI

Uno degli esempi più significativi riguarda la linea ferroviaria ad alta capacità e alta velocità Napoli-Bari che peraltro proprio di recente sembra essere stata rilanc-



ciata sul piano progettuale e dei finanziamenti. I primi fondi stanziati dall'Ue, circa 400 milioni, risalgono al ciclo 2007-2013 ma nessuno si illudeva che potevano bastare alla costruzione di un'opera decisiva per il Mezzogiorno. La Ue l'aveva inserita tra quelle strategiche per il cosiddetto corridoio Ten-T tra Scandinavia e Mediterraneo ma non immaginava che al 2019 i lavori già finiti o anche solo appaltati fossero di fatto solo all'inizio. Eppure ci sarà ancora bisogno dei fondi di Bruxelles per arrivare al traguardo fissato nel 2026 (salvo imprevisti) visto che la previsione di spesa supera i 6,2 miliardi.

MATERA E CALABRIA

Lo stesso avviene anche per altre opere. È il caso del collegamento ferroviario di cui la città di Matera, specie ora che è capitale europea della cultura, avrebbe bisogno e di cui si parla ormai da decenni. O del progetto della Banda ultra larga che in Calabria era già tra gli obiettivi del Por 2007-2013 ma che è slittato al ciclo di programmazione successivo.

STATALE JONICA

O ancora dell'ammodernamento della statale Jonica che pure rientra tra le priorità assolute del Mezzogiorno e del Paese. Per accelerare la spesa si sono per la verità sperimentate non poche soluzioni. La stessa Ue, resasi conto delle difficoltà provocate anche dalla

complessità dei meccanismi imposti dai burocrati di sua competenza, ha cercato di venire incontro alle amministrazioni locali. Prima ha riconosciuto l'esigenza dei cosiddetti programmi complementari che proprio per le grandi opere permettono di non fermare i lavori spalmandoli su due cicli di finanziamento consecutivi. E poi ha esteso a 3 anni come detto il termine ultimo per rendicontare le spese (per l'attuale programmazione c'è tempo dunque fino al marzo 2023). Una spinta a semplificare arrivò anche dall'allora ministro per la Coesione territoriale Fabrizio Barca attraverso il Piano azione e coesione che permetteva di riallocare la quota di cofinanziamento nazionale per evitare penalizzazioni al Sud in caso di progetti non completati. Ma il problema resta e i noti limiti tecnico-progettuali di moltissime amministrazioni pubbliche del Mezzogiorno hanno finito per amplificare gli effetti.

GLI INVESTIMENTI

Non a caso nel Rapporto su «Le infrastrutture per la competitività del Mezzogiorno» dell'Associazione nazionale dei costruttori, si evidenzia che è proprio sulle infrastrutture che si consuma gran parte del divario. Dal 1990 ad oggi la rete autostradale al Sud è rimasta sostanzialmente invariata mentre in quasi tutti gli altri Paesi europei i chilometri sono aumentati. Stesso discorso per le ferro-

vie: nel Meridione ci sono circa 45 km per 1.000 kmq di superficie, a fronte dei 65 del Nord e dei 59 del Centro. Per non parlare della linea ad alta velocità che presenta solo 122 collegamenti giornalieri, meno della metà di quelli presenti nell'area settentrionale.

Situazione critica anche sul piano degli investimenti: le risorse destinate alle opere pubbliche del Sud non si trasformano in cantieri: tra il 2008 e il 2017 i Comuni hanno visto la spesa in conto capitale ridursi del 38% a fronte di una spesa corrente in aumento del 3,5%. Secondo le analisi dell'Ance, tra fondi Ue e fondo Sviluppo e Coesione, le risorse destinate a interventi alle costruzioni si aggirano intorno ai 44 miliardi di euro. La spesa è ancora al ralenti: a fine giugno 2018, dopo 4 anni e mezzo, l'Italia ha speso solo circa 4,8 miliardi del totale dei fondi strutturali (52 miliardi), pari al 9,3%. Modesta la ripresa degli investimenti in costruzioni: la dinamica positiva del 2017 ha riguardato in entrambe le ripartizioni soprattutto gli investimenti in macchine ed attrezzature, cresciuti del 7% nel Mezzogiorno e del 5,9% nel Centro-Nord. Assai più modesta è stata invece la ripresa nel settore delle costruzioni: se si considera il complesso del periodo 2008-2017, nonostante la leggera ripresa dell'ultimo triennio, il valore degli investimenti in costruzioni è inferiore del -31,3% a quello pre crisi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GRANDI OPERE A rilento il rilancio infrastrutturale con i fondi Ue

LA POLEMICA

L'ex presidente contesta le parole di Fugatti

Valdastico, Rossi attacca

L'ex governatore trentino Ugo Rossi contesta le affermazioni e gli argomenti che il suo successore Maurizio Fugatti sta utilizzando nel sostenere la necessità di procedere con la progettazione della Valdastico con sbocco in Vallagarina.

Tra le altre cose il nuovo presidente della Provincia sta paventando il rischio che se l'autostrada non si farà il Trentino dovrà pagare i danni alla Serenissima. «Eventualmente non è certo la Provincia ma lo Stato, che ha sempre cercato di imporre anche con Delrio più che cercare intese, a dover semmai rispondere delle aspettative insoddisfatte della Serenissima» ribatte Rossi.

Anche la previsione di sbocco in Vallagarina per l'ex governatore è in contraddizione con l'idea propagandata da Fugatti che l'opera risolverà i problemi della Valsugana. Rossi contesta inoltre l'affermazione secondo cui ci sarebbe pieno accordo sul nuovo tracciato col Veneto. «In realtà - sostiene il consigliere provinciale del Patt - Zaia tace e le categorie economiche Venete hanno detto più volte che l'uscita proposta da Fugatti non serve a nulla. E anche il ministro Toninelli conferma che Trentino e Veneto hanno fatto avere ipotesi diverse, cosa che invece non era in passato».

Rossi ricorda come sotto la sua amministrazione la "pratica Pirubi" avesse fatto grandi passi avanti individuando il tracciato con sbocco a Trento Sud in modo da portare i camion più vicini possibile all'interporto e come lo studio di fattibilità fosse pronto per la fase della consultazione pubblica. «Con la concessione A22 - sottolinea - si incentiva il potenziamento dell'interporto e Fugatti che fa? Fa uscire la strada ben 35 km più a sud. Una contraddizione totale. Del resto posso capire che sia difficile entrare nel merito delle questioni se si sfrutta solo il lavoro di Kompatscher e addirittura il giorno del via libera alla concessione invece di andare al Cipe si va al mercato a Borgo a distribuire volantini».



GRANDI OPERE. L'Italia rischia di rimanere fuori dalla prossima revisione dei corridoi internazionali per il trasporto

«Tav, inaccettabile restare fermi»

Zullo: «Non siamo contro purché realizzate bene»

Variati: «Il Nordest non può farne a meno, basta freni»

Infrastrutture stradali, ferroviarie, come la Tav, ma anche tecnologiche. I ritardi su programmi e progetti fanno perdere finanziamenti europei?

Zullo. Intanto chiarisco che il Movimento 5 Stelle non è contrario alle grandi infrastrutture, ma pensa che servano, purché siano realizzate bene e per questo, al Governo in Italia, ci siamo presi il tempo per analizzare bene i progetti. Certo, se il sistema Italia e il sistema Europa continuano a dividersi, la strada è complicata. Dopo cinque anni all'Europarlamento dico che l'Europa è molto più flessibile di quanto si creda, ma si deve essere capaci di dialogarci.

Variati. Le infrastrutture sono un elemento fondamentale tanto più con una concorrenza molto difficile di altri Paesi che corrono al di là delle Alpi. Ma devono essere fatte bene, senza sprechi né ferite all'ambiente. Ma non si può pensare che Verona vada avanti con un unico binario, come nel secolo scorso, sul quale devono passare tutti i treni merci, quelli ad alta percorrenza, i treni pendolari e con un'autostrada che sta massacrando il nostro ambiente e l'aria. Queste opere devono essere fatte per forza e il freno messo da questo Governo litigioso è imperdonabile; noi stiamo perdendo anni. I progetti sono pronti, contrarietà non ce ne sono, risolti il nodo di Verona e dei Berici bisogna procedere così come si deve fare una progettualità sull'alto Adriatico senza baruffe sciocche tra Venezia, Ravenna, Trieste, Capodistria.

Borchia. Emergono sensibilità diverse, ma per noi è prioritario che le opere vengano completate nei tempi previsti nel rispetto di costi e ambiente. Noi vogliamo realizzare le infrastrutture chiave per il nostro territorio e dobbiamo presidiare i tavoli che contano in Europa.

Mariotti. Le infrastrutture sono fondamentali per lo sviluppo economico, su ferro e su acqua, ma nonostante la buona volontà di tutti i Governi ogni volta ci si impantana. Non so come si faccia a calcolare il rapporto costi-benefici se non sulla qualità della vita. Noi abbiamo solo l'asse del Brennero e rischiamo di essere tagliati fuori nella prossima programmazione dei corridoi europei. È una responsabilità delle forze politiche che devono avere rappresentanti forti, preparati, competenti. Si deve investire sulla qualità dei nostri rappresentanti, con comprovata esperienza.

Leso. Bisogna fare ripartire le opere pubbliche. Ci spettano di diritto e l'economia si è fermata anche per questo motivo. È ora di decidere, non di litigare, per far progredire il Paese e rilanciare l'economia con le infrastrutture.

Valpiana. Sulla mobilità di merci e persone ci sono sfide da risolvere velocemente. È insostenibile quello che avviene sull'A22 con file continue di Tir. Non basta passare alla ferrovia, ma serve una svolta a favore della mobilità elettrica in linea con le direttive di Parigi sull'abbandono dei combustibili fossili da qui al 2050. A Verona abbiamo perso l'unica scelta intelligente, quella della tramvia su rotaia: tante forze politiche si sono messe di traverso e così Verona non è una città europea. ●



Molti cantieri per l'alta velocità sono fermi per l'analisi costi benefici



Alleati allo scontro frontale Tensione tra alleati alle stelle, il sottosegretario all'istruzione boccia l'autonomia scolastica

«Tav veneta ostaggio di Toninelli»

Salvini accusa il Mit che nega di averla bloccata. M5s in difesa: «Ritardi colpa delle aziende»

Tav veneta, all'interno della maggioranza qualcuno mente. Salvini accusa frontalmente Toninelli asserendo che l'infrastruttura «è ostaggio del Mit», il ministro ha riposto a suon di slide dicendo che il progetto non si è mai fermato. In suo soccorso Businarolo (M5s): «Ritardi colpa delle aziende». Intanto il sottosegretario all'istruzione pentastellato Giuliano boccia l'autonomia: «A scuola c'è già e quelle che c'è basta e avanza».

alle pagine 2 e 3 **Zambon**

«Tav veneta ostaggio del Mit» Salvini punta il dito su Toninelli Il M5s: «Colpa delle aziende»

E intanto Trentino e Veneto litigano con il ministro anche sulla Valdastico



Businarolo (M5s)
Ma quale ostaggio, i ritardi sono del consorzio Cepav Due, noi presidiamo salute e territorio



Rotta (Pd)
Il «ministro per caso» Toninelli fa solo danni al Veneto e pare non voglia affatto fermarsi

VENEZIA «Tav veneta ostaggio del Mit», tuona Matteo Salvini a metà giornata. Tempi (social) di reazione olimpionici del succitato Mit (Ministero per le Infrastrutture e Trasporti ndr) che fa girare a spron battuto le slide di Rfi (Rete ferroviaria italiana) che mettono in fila cronoprogramma, tempi di ultimazione dei cantieri, finanziamenti già stanziati per la Tav fra Brescia e Padova. L'effetto ping-pong è assicurato perché le agenzie battono a stretto giro la controparte del vicepremier leghista: «Sono felice di aver sbloccato la Tav, una buona notizia per il Veneto e per il Paese». Gli occhi sulla pallina, distratti appena da qualche nota collaterale, su tutti quella della pentastellata veronese Francesca Businarolo che addossa la colpa dei ritardi al consorzio Cepav Due

che si aggiudicò a suo tempo i lavori dell'alta velocità/alta capacità da Brescia a Verona.

Il pasticciaccio della Tav veneta che affonda nelle sabbie mobili di un «no» mai detto ufficialmente torna prepotentemente d'attualità. A scatenare l'ennesimo putiferio mediatico, le rassicurazioni dei giorni scorsi del titolare del Mit, il pentastellato Danilo Toninelli, proprio sulla Tav fra Brescia e Padova. «Pubblicheremo a brevissimo l'analisi costi-benefici - ha detto Toninelli ieri al Corriere del Veneto - che non l'ha mai rallentata e che servirà invece a migliorarla in termini di efficienza e sostenibilità».

La traduzione, per gli addetti ai lavori sostenitori della Tav, è da brivido perché sembra coincidere con l'ipotesi di potenziamento della linea storica così come si farà fra Venezia e Trieste, vale a dire

niente Tav ma ammodernamento dell'esistente.

«Leggo che il ministro Toninelli dice che la Tav veneta è finanziata e si farà. Sono felice di aver sbloccato un cantiere fondamentale per l'Italia e fermo da troppo tempo. - dice Salvini - Vuol dire che la pressione della Lega ha trasformato un "no" in un "sì"». E nella chiusa è difficile non leggere una traccia di sarcasmo: «Una bella notizia per il Veneto e per lo sviluppo del Paese. Anche per le autonomie, la flat



tax e la sicurezza auspicio lo stesso costruttivo atteggiamento da parte dei 5stelle». I toni, fra i due alleati di governo, vanno dal gelido al furioso. È il caso di Businarolo, deputata M5s già nota per aver eletto a proprio domicilio parlamentare una casa espropriata proprio per la Tav nel Veronese. «Ma quale ostaggio del Mit! - si indigna Businarolo - L'Alta velocità Brescia-Verona è, semmai, ostaggio dei ritardi della Cepav Due, l'azienda che ha vinto la gara per la realizzazione del primo lotto. Sono state infatti richieste 309 "prescrizioni" al progetto, cioè adeguamenti chiesti dal Cipe sulla base delle segnalazioni dei territori. Noi continuiamo a presidiare i nostri territori perché le opere rispettino la nostra salute e l'ambiente». Interviene anche il Pd con la deputata scaligera Alessia Rotta: «Le dichiarazioni del ministro Toninelli fanno mettere le mani nei capelli. Il "Ministro per caso" sta facendo solo danni al Veneto e pare non abbia intenzione di fermarsi. L'analisi costi benefici sulla Tav Brescia-Padova che è conclusa, è stata secretata». La rotta di collisione fra Veneto e Roma punta dritto al Mit. E non solo per la Tav al palo. Nelle ultime ore Toninelli ha fatto presente che Trentino e Veneto hanno inviato due ipotesi distinte di tracciato per la Valdastico diversamente da quanto richiesto, cioè un'ipotesi di tracciato unica. Il neo governatore di Trento, Maurizio Fugatti fa presente che a Roma si è inviato un documento unitario col Veneto. Il Mit smentisce categoricamente e lo staff di Toninelli aggiunge: «A questo punto demanderemo al concessionario di fare i dovuti approfondimenti». Fugatti spiega: «Tre mesi è il tempo entro cui si prevede che la concessionaria della A31 Valdastico realizzi lo studio di fattibilità sull'ipotesi del collegamento stradale tra Lastebasse, in Veneto, e Rovereto sud». La partita a ping-pong procede. Non si può dire lo stesso, nei fatti, per Tav e Valdastico.

M.Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Insieme all'autonomia, la Tav fra Brescia e Padova è l'altra spina nel fianco del Veneto nei confronti del governo legastellato

● Nei giorni scorsi il ministro Toninelli ha assicurato che l'analisi costi-benefici sarà pubblicata a breve, Salvini ha parlato, invece, di «Tav veneta ostaggio del Mit»



Alta velocità/Alta capacità Sono, di fatto, al palo i cantieri del primo lotto di Tav sul tratto Brescia-Verona, il progetto complessivo prevede l'arrivo a Padova

Il Porto a caccia di investitori per il garage alla Marittima

Parcheggio di 4 piani, roof-garden e museo del mare. «Pronti a fare da soli». Posti per i veneziani

VENEZIA Niente alberghi, niente piazze e fontane, solo il garage da duemila posti o forse meno, metà per i veneziani e metà per i croceristi. Undici anni dopo il concorso internazionale, il Porto butta a mare il lavoro dello studio dell'architetto Mauro Galantino che prevedeva uffici, negozi, un hotel e un park da 2300 posti per riqualificare la porta di Venezia. Oggi rimane il palazzo (abbandonato) che viene ironicamente chiamato «Cremlino» e il parcheggio in ghiaia sotto la fermata del people mover della Marittima. «Dal 2001 si parla di realizzare un garage e noi vogliamo farlo rispettando gli accordi presi — ha detto il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino ospite della conviviale del Rotary Club Venezia-Mestre — Siamo interloquendo con investitori che, tramontata l'idea di realizzare in quell'area l'albergo potrebbero realizzare un progetto articolato». Il piano è di realizzare un parcheggio di quattro piani, di cui due sotterranei, e altri due superiori, uno con un roof-garden (terrazza giardino), un ristorante e il museo della cultura marittima. «Un progetto complesso — sottolinea Musolino — ma che potrebbe ridisegnare l'area per renderla più vivibile». Tempi ancora sembrano non

essercene anche perché molto dipende dagli investitori anche se tra le ipotesi allo studio del Porto c'è quella di fare da solo. «Siamo pronti a realizzare il park per conto nostro, visto che sarà anche a servizio del territorio portuale», aveva sottolineato il presidente all'inaugurazione dell'ambulatorio di Boscolo Bielo tra la Marittima e piazzale Roma e e lo ha confermato anche giovedì sera. Di sicuro le premesse sono diverse rispetto a dieci anni fa, il mercato immobiliare è cambiato anche nonostante su quell'area l'interesse per un albergo rimane alto. Non è un caso che il gruppo Toscano Elite si era presentato al Porto trasformando in ostello l'ex sede della Compagnia di lavoratori portuali al Tronchetto. Sarebbe proprio questo un cui Musolino pensa di realizzare il garage, probabilmente abbattendo l'edificio (Sovrintendenza permettendo) riqualificando anche l'area circostante. Duecento e cinquanta posti verrebbe dati gratuitamente al comune che il sindaco vuole «cedere» alle imprese che lavorano a Venezia, altre 500 a prezzi calmierati per i veneziani. Sul progetto pesano anche i ricorsi dei privati al Tar per la decisione di bocciare il piano che prevedeva l'hotel. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Niente albergo

L'idea è di rifare il Cremlino riqualificando anche tutta l'area



«La Tav veneta serve subito, non dopo il 2021»

►Zoppas contro le Fs: le imprese non possono attendere le infrastrutture

Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto, sbotta: «Leggo che verrà realizzato quanto chiediamo noi imprenditori, ossia la tratta veneta della Tav Verona-Padova. Solo che verrà realizzata dopo il 2021! Non è il momento di scherzare col fuoco. Se non siamo capaci di sbloccare i cantieri già aperti, figuriamoci cosa succederà per ciò che verrà fatto dopo il 2021.

Le infrastrutture, opere fondamentali per restare competitivi in un mercato ormai internazionale, devono avere la precedenza. Devono essere realizzate nell'immediato». E quindi? «L'appello degli industriali veneti, è che vengano riviste le priorità e le tempistiche dello sviluppo della Tav per la tratta Verona-Padova. Non ci interessa di chi sarà il merito della sua realizzazione post 2021 - dice ancora Zoppas - ma ci interessa che si inizi immediatamente il processo di progettazione e cantierizzazione, senza tempi morti».

Vanzan a pagina 13



TRENTI Appello per la Tav veneta

«La Tav serve adesso, non nel 2021»

►Lo sfogo del presidente di Confindustria Matteo Zoppas: ►Gli imprenditori contestano la tempistica delle Ferrovie «Queste infrastrutture devono essere realizzate subito» e i battibecchi nel Governo: «Non si scherza con il fuoco»

L'OPERA

VENEZIA Merito di Salvini se la Tav Verona-Padova sarà realizzata? O di Toninelli che ha garantito che non c'è veto di sorta? Agli industriali veneti non interessa sapere di chi sarà il merito, liberi i politici di intestarsi qualsiasi stelletta. Purché l'opera si faccia. Solo che, al di là delle belle parole, siamo ancora nella nebbia: l'unica cosa certa - parola di Fs - è che il tratto tra Vicenza e Padova si farà «oltre il 2021». E i soldi - 1 miliardo e 300 milioni di euro - ci saranno, sì, ma ancora non ci sono. È per questo che Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto, sbotta: «Non è il momento di scherzare col fuoco. Se non siamo capaci di sbloccare i cantieri già aperti, figuriamoci cosa succederà per ciò che verrà fatto dopo il 2021. Le infrastrutture, opere fondamentali per restare competitivi in un mercato ormai internazionale, devono avere la precedenza. Devono essere realizzate nell'immediato». E quindi? E quindi, dice Zoppas, vanno «riviste le priorità».

LE RASSICURAZIONI

Un passo indietro. Sulla Tav in questi giorni c'è stato l'ennesimo scontro tra gli alleati giallo-verdi. Il leghista Matteo Salvini ha accusato il pentastellato Danilo Toninelli di bloccare l'opera, al che il ministro delle Infrastrutture gli ha risposto che non c'è niente di bloccato. L'ultimo capitolo della saga Tav ha visto Salvini rintuzzare il M5s: «Sono felice di aver sbloccato un cantiere fondamentale per l'Italia e fermo da troppo tempo, vuol dire che la pressione

della Lega ha trasformato un no in un sì». Ma che il tratto tra Vicenza e Padova non sia immediato l'ha chiarito il Gruppo Fs in una lettera al *Gazzettino*: «Non corrisponde al vero che Fs ha ignorato il Veneto nel suo Piano industriale 2019-2023», dando poi il dettaglio dei finanziamenti e degli interventi. Punto numero uno: i fondi. «Degli 8,6 miliardi necessari per completare l'opera - ha detto Fs- 4,4 miliardi di euro sono già finanziati per competenza, nel Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti. Altri 2,9 saranno aggiunti entro il 2021». Punto numero due: i cantieri. «I lavori per il tratto di linea Vicenza - Padova del valore di 1,3 miliardi di euro - ha detto le Ferrovie nella lettera al nostro giornale - sono programmati oltre il 2021». È qui che Zoppas è sbottato.

LE RICHIESTE

«Leggo che verrà realizzato quanto chiediamo noi imprenditori, ossia la tratta veneta della Tav Verona-Padova - dice il presidente di Confindustria Veneto, Matteo Zoppas - . Solo che verrà realizzata dopo il 2021! Non è il momento di scherzare con il fuoco. Non ci interessa di chi sarà il merito della sua realizzazione post 2021, ma ci interessa che si inizi immediatamente il processo di progettazione e cantierizzazione, senza tempi morti. Altrimenti siamo come quelle persone che dicono di volersi mettere a dieta ma la inizieranno comunque dal giorno dopo».

Già nei giorni scorsi Zoppas si era fatto sentire: «Dobbiamo

sbloccare opere che avanzano troppo lentamente, è ora di fare squadra», aveva detto. E il presidente di Unioncamere Mario Pozza aveva fatto l'elenco delle opere essenziali: «Per il Nordest chiediamo il completamento della Superstrada Pedemontana Veneta, della Galleria del Brennero, la Terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, Alta Velocità tra Brescia e Padova, l'efficientamento della ferrovia Venezia-Trieste. E si deve migliorare l'accessibilità delle aree turistiche».

Il nodo, però, era ed è la Tav. «Si farà», ha assicurato il ministro alle Infrastrutture Toninelli. Ma non prima di due anni, hanno puntualizzato le Ferrovie.

LO SFOGO

Per Zoppas c'è troppa incertezza: «Se non siamo capaci di sbloccare i cantieri già aperti, figuriamoci cosa succederà per ciò che verrà fatto dopo il 2021. Sono gli imprenditori che creano lo sviluppo economico dal quale si genera occupazione e queste risposte non sono coerenti con le esigenze del territorio produttivo. Le infrastrutture, opere fondamentali per restare competitivi in un mercato ormai internazionale, devono avere la precedenza. Devono essere realizzate nell'immediato. L'appello degli industriali veneti, è che vengano riviste le priorità e le tempistiche dello sviluppo della Tav per la tratta Verona-Padova. Ciò che può accadere tra oggi, il 2021 e quando forse potrà partire l'opera, lascia un certo amaro in bocca».

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COSÌ IL MINISTRO



«La Brescia Padova si farà, già stanziati 4,4 miliardi su 8,6 totali»

ALTA VELOCITÀ
Un treno Frecciarossa: il Nordest sollecita la progettazione e i fondi per la Tav da Padova a Verona



CONFINDUSTRIA
Il presidente
degli
imprenditori
veneti Matteo
Zoppas

Emergenza casa, 58 milioni sul piatto

►La giunta regionale ha previsto un piano di contributi Per il fondo delle Ater 12 milioni, ai bonus affitti quasi otto
►Stanziate risorse anche per gli investimenti programmati In tutto più di 37 milioni per riuscire a soddisfare le richieste

Ammontano ad oltre 58 milioni di euro i fondi che la Regione mette in campo nel 2019 per la casa. Lo attesta una deliberazione approvata dalla Giunta, su proposta dell'assessore alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti, con la quale assume formalità il Piano casa 2019, attuativo dell'ultima annata del Piano triennale 2017-2019 varato dalla precedente Amministrazione. Al Fondo sociale delle Ater vengono attribuiti 12,7 milioni, al contributo per i canoni di locazioni (il cosiddetto "bonus-affitti") 8 milioni, infine ai proprietari di seconde case disponibili ad affittarle 466.712 euro. Sul fronte della spesa per investimenti 37,580 milioni di euro.



Bait a pagina III AFFITTI Una bacheca

La sfida del mattone

Emergenza casa oltre 58 milioni dalla Regione

►Al fondo sociale delle Ater attribuiti più di 12 milioni, al bonus affitti altri 8
►Ai proprietari di seconde abitazioni disponibili all'affitto vanno 4,6 milioni

IL PIANO APPROVATO DALLA GIUNTA PREVEDE ANCHE INVESTIMENTI PER 37 MILIONI

LO SCOPO DICHIARATO È SODDISFARE LE DOMANDE PRESENTATE DOPO GIUGNO 2018

MIRAGGIO CASA

UDINE Ammontano ad oltre 58 milioni di euro i fondi che la Regione mette in campo nel 2019 per la casa. Lo attesta una deliberazione approvata dalla Giunta, su proposta dell'assessore alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti, con la quale assume formalità il Piano casa 2019, attuativo dell'ultima annata del Piano triennale

2017-2019 varato dalla precedente Amministrazione.
LE RISORSE

In particolare, il documento mette in preventivo una spesa corrente pari complessivamente a 21,177 milioni di euro su tre direttrici d'intervento: al Fondo sociale delle Ater vengono attribuiti 12,7 milioni, al contributo per i canoni di locazioni (il cosiddetto "bonus-affitti") 8 milioni, infine ai proprietari di

secondo case disponibili ad affittarle 466.712 euro. Sul fronte



della spesa per investimenti, che abbraccia anche gli anni 2010 e 2021, le risorse messe in campo ammontano 37,580 milioni di euro. I soldi vengono attribuiti a sei assi d'intervento: il più significativo riguarda l'edilizia agevolata (il cosiddetto "bonus prima casa"), con 14,560 milioni di euro tutti preventivati per il 2019. Lo scopo dichiarato dalla Regione è soddisfare le domande presentate dopo il 7 giugno 2018, ossia dopo il periodo già "coperto" dai precedenti finanziamenti. All'edilizia convenzionata in proprietà, invece, andranno 2 milioni dei quali uno quest'anno e uno per il 2020. All'edilizia sovvenzionata la Regione assegna in tutto 4 milioni di euro, dei quali 1,6 per il 2021 e 2,4 milioni per il 2021. Ai contributi per l'installazione di ascensori vanno 2 milioni in tutto, dei quali uno per il 2020 e uno per il 2021, mentre al coabitare sociale vengono attribuiti complessivamente 5 milioni di euro, dei quali 500mila euro per quest'anno, 2 milioni per il 2020 e 2,5 milioni per il 2021. Particolare rilievo assume il capitolo riguardante le forme innovative dell'abitare, alle quali la Giunta regionale assegna una dote finanziaria pari a 10 milioni di euro: un milione per il 2019, 3 milioni per il 2020 e i rimanenti 5 milioni per il 2021.

LE URGENZE

Dai Tavoli territoriali sulla casa è emerso in modalità piuttosto uniforme l'esigenza di procedere a un più incisivo recupero di immobili di proprietà dei Comuni che attualmente sono non occupati o sotto-occupati, allo scopo di assegnarli a famiglie in condizioni di debolezza sociale e ad anziani. Da un lato, inoltre, la Regione insiste sulla necessità di completare i lavori già finanziati e dall'altro sull'urgenza di portare a termine nuove ristrutturazioni di alloggi Ater, in quanto

il numero di abitazioni sfitte per persistente inadeguatezza appare a tutt'oggi rilevante. Segnalata, poi, un'altra urgenza: la necessità di recuperare un congruo numero di alloggi al fine di fronteggiare le criticità socio-abitative. La Giunta regionale ha anche stabilito che per le forme di coabitare sociale e per quelle innovative si darà cotto al finanziamento del 100% della spesa considerata

ammisibile sia per le domande proposte dagli enti pubblici che da soggetti diversi, beninteso se riguardano - per questo secondo caso - progetti socio-assistenziali a carattere residenziale per i quali risultino già avviate procedure di convenzione con i Comuni, le Aziende sanitarie o le Aziende di servizi alla persona. Quanto alle iniziative promosse da altri soggetti privati, il finanziamento potrà riguardare il 50% della spesa ritenuta ammissibile.

PRIORITÀ

Fra le priorità indicate dalla Giunta regionale sul fronte della casa campeggia la necessità di privilegiare l'incremento di abitazioni da assegnare alle fasce deboli della popolazione del Friuli Venezia Giulia rispetto agli interventi di manutenzione di alloggi già occupati. Quanto all'edilizia sovvenzionata, l'indicazione della Regione nei confronti delle Ater è quella di conferire priorità ai finanziamenti di provenienza nazionale. Infine si promette sostegno rispetto al "rinnovato interesse nei confronti dell'edilizia convenzionata", in particolare con riguardo alle iniziative già avviate nel biennio precedente o attualmente in corso d'avvio quando sia possibile giungere in tempi brevi all'individuazione degli assegnatari o acquirenti delle abitazioni.

Maurizio Bait

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AMMINISTRAZIONE La sede della Regione



RISORSE Stanziati fondi per le politiche abitative

Palazzo di Giustizia Confedilizia: «Il Tribunale resti in centro»

Confedilizia esprime parere negativo all'ipotesi di trasferimento del Tribunale fuori dal centro.

«Significherebbe la morte di tutta una rete di attività economiche e professionali legate alla presenza del Palazzo di Giustizia in città», afferma Paolo Mercuri, presidente dei proprietari immobiliari polesani. A rischio, per l'associazione, anche i valori di mercato degli immobili.

Campi a pagina III

Confedilizia: «Giù le mani dal Tribunale, il centro morirebbe»

► Proprietari immobiliari critici verso il progetto di trasloco al Censer: «Ne risentirebbe in negativo l'economia della città»

**ALLA PROSSIMA
AMMINISTRAZIONE
SPETTERÀ L'ONERE
DI INDIVIDUARE
GLI SPAZI NECESSARI
AGLI UFFICI GIUDIZIARI**

IL DIBATTITO

ROVIGO Sul trasferimento del Tribunale al Censer sembra già essere calato il sipario. Non solo la forte presa di posizione da parte dell'Ordine degli avvocati e della politica cittadina, con il tema che è stato uno degli argomenti forti della campagna elettorale in corso, ma anche i dubbi dei soci del Censer stesso. Poi, i costi stessi dell'operazione, che sembrano essere superiori a una prima stima. La pietra tombale sembra arrivata con le parole della presidente della Commis-

sione Giustizia della Camera Francesca Businarolo, del Movimento 5stelle, approdata a Rovigo per sostenere la campagna elettorale del pentastellato Mattia Maniezzo: «Il palazzo di giustizia di Rovigo rimarrà lì dove si trova adesso: sono state avviate delle procedure per ristrutturarlo e realizzare nuovi uffici». Confermato, invece, che l'ex carcere sarà ristrutturato per ospitare il nuovo istituto penale per i minorenni per il Triveneto, con la chiusura di quello di Treviso. Altra decisione passata sopra la testa della città Rovigo. E, probabilmente, altro tema che dovrà affrontare il prossimo sindaco.

PROPRIETARI IMMOBILIARI

Fra le voci di contrarietà allo spostamento del Tribunale dal centro, anche quella di Paolo Mercuri, presidente dell'Associazione della proprietà edilizia-Confedilizia: «La categoria

dei proprietari immobiliari - spiega - non può che respingere la dissennata idea di trasferire il Palazzo di Giustizia in una sede periferica come il Censer. È ovvio che in un mercato immobiliare già asfittico i valori crolleranno ulteriormente, con gravissime ripercussioni su centinaia di imprese, professionisti, commercianti, proprietari, soggetti che hanno investito le proprie energie e i propri risparmi. Attorno al Tribunale sono stati creati uffici, servizi, esercizi commerciali funzionali alle esi-



genze del Palazzo e di coloro che lo frequentano. Imprenditori e investitori hanno costruito o acquistato uffici nelle aree circostanti solamente in ragione della presenza del Tribunale. Rovigo è ancora una città vivibile, a misura d'uomo, e la vitalità del centro storico va incentivata, non soppressa. Il Tribunale rappresenta un centro di interessi di rilevanza preminente e non si può disconoscere che i centri urbani emergono sempre più come gli spazi in cui si concentrano servizi pubblici e privati, funzioni strategiche e logistiche necessarie al vivere quotidiano, a creare impresa e lavoro. Le città crescono e si sviluppano attorno ai principali centri di interesse della comunità e in funzione di essi, in un rapporto simbiotico, tentando sempre di perseguire un equilibrio sociale ed urbanistico, e Rovigo non fa eccezione».

SPAZI INSUFFICIENTI

Vero è che le carenze strutturali di un Tribunale, che è ora riferimento per un bacino più che doppio rispetto a un lustro fa, sono evidenti. E non è solo un problema dello storico palazzo del Tribunale, di proprietà del Comune, ma anche di frammentazione e affitti, per circa 300mila euro l'anno. Gli uffici della polizia giudiziaria in via Mazzini, al numero 18, gli ufficiali giudiziari in via Mazzini, ma al numero 3, e in vicolo All'Ara, in due appartamenti in affitto da privati. A Palazzo Paoli, al numero 1 di via Mazzini, in affitto da privati, uffici e cancellerie del giudice del lavoro, dei fallimenti e delle esecuzioni. Il giudice di pace, invece, è a Palazzo Costato, in Corso del Popolo 261.

Francesco Campi

Presa di posizione



Proprietari immobiliari contrari al trasferimento del Tribunale al Censer. La posizione espressa dal presidente Mercuri (*nella foto*) si unisce a quella dei candidati sindaci in corsa per il rinnovo del Consiglio comunale di Rovigo, oltre a quella dell'Ordine degli avvocati che in più occasioni hanno espresso la loro contrarietà all'ipotesi di trasloco.



SPAZI TROPPO STRETTI Il Palazzo di Giustizia di Rovigo, in via Verdi

Bioedilizia: le nuove regole per il risparmio energetico

**A TREVISO UNO DEI DUE
URBANCENTER
IN VENETO
UNIVERSITÀ:
ACCORDI PER MASTER
E STUDIO DEI QUARTIERI**

IL BILANCIO

TREVISO Il nuovo master universitario in ingegneria forense ormai pronto e che sta suscitando un interesse nazionale; la collaborazione con l'università di Udine per studiare come migliorare i quartieri di San Liberale e San Paolo; i nuovi regolamenti urbanistici rivisti e corretti; il progetto dell'Urbancenter e, ovviamente, il lavoro immane per portare il Piano interventi in consiglio comunale dando una risposta a tutte le osservazioni arrivate. Questi i risultati raggiunti. In poco meno di un anno, dal settore urbanistica. L'assessore Linda Tassinari guarda con grande soddisfazione i rapporti allacciati soprattutto con ordini professionali e università. Nel primo caso fondamentale è l'Urbancenter, strumento per creare un luogo di confronto tra specialisti, amministratori, cittadini e atenei: «In Veneto, di Urbancenter, ce ne saranno solamente due e saranno collegati in rete con quelli presenti in Italia - spiega l'assessore - quello trevigiano avrà caratteristiche divulgative per favorire un confronto tra le competenze degli ordini professionali, le università e i cittadini e per mettere in evidenza le eccellenze e le specificità della cit-

tà. Rappresenta la creazione di uno spazio pubblico virtuale, dove verranno forniti tavoli di confronto per una corretta informazione e per la diffusione della cultura urbanistica».

LO STUDIO

Procede intanto lo studio avviato dall'Università di Udine sui quartieri di San Liberale e San Paolo: «Ci hanno consegnati i primi risultati. Sottolineo che si tratta di idee degli studenti, non dell'amministrazione. C'è quindi un'interpretazione utopica degli spazi. Ma tutte le analisi sociali e urbane che vengono formulate e rappresentano la realtà reale, possono essere utilizzate in un futuro dall'amministrazione per fare una ricognizione e valorizzare gli spazi».

LA REVISIONE

Altra lavoro portato avanti in questi mesi è la revisione dei regolamenti urbanistici a cominciare da quella della bio-edilizia: «I nostri regolamenti hanno un'impostazione molto datata, quindi hanno bisogno di una sorta di ammodernamento, soprattutto quello di bio-edilizia. Questa revisione è protesa al miglioramento della qualità urbana tramite una moderna analisi degli strumenti per valorizzare la tutela del territorio. Nello specifico questo strumento, rivisto in collaborazione col settore Ambiente, sarà necessario per fornire regole e indicazioni finalizzate ad assicurare il risparmio energetico e favorire l'uso delle energie rinnovabili. Per questo Andremo a collegare le necessità urbanistiche a quelle di natura ambientale».



LO SVILUPPO Uno scorcio di Piazza dei Signori vista dall'alto: le nuove norme di bio-edilizia favoriranno il risparmio energetico



Ponte-diga sul Brenta: il cantiere non decolla

► L'assessore all'Urbanistica vuole far luce sugli ostacoli che stanno bloccando i lavori

CHIOGGIA

L'assessore all'Urbanistica ed ai Lavori pubblici Alessandra Penzo intende far luce sugli ostacoli che, sinora, hanno impedito l'avvio dei lavori per la costruzione del ponte-diga sul Brenta. Benché giudicato positivamente, ormai più di un anno fa, al termine di un lungo contenzioso, dal Tribunale delle acque di Roma e regolarmente finanziato il progetto è ancora sulla carta. L'azienda aggiudicataria dell'appalto, infatti, non ha ancora provveduto alla posa della prima pietra della struttura, dotata di paratoie mobili destinate al blocco della risalita dell'acqua salata che, periodicamente, insidia ben 40 mila ettari a coltura, compresi fra la foce ed i colli Euguanei.

Il Comune ne auspica la pronta realizzazione anche perché la carreggiata veicolare sovrastante i dispositivi idraulici consentirebbe una radicale razionalizzazione del sistema viario tra le due sponde del fiume, attualmente collegate esclusivamente mediante quello della Romea.

BENEFICI

Grazie all'opera, le frazioni di Cavanella d'Adige, Sant'Anna e Ca' Lino e i lidi dell'Isola Verde potrebbero finalmente contare su di un comodo collegamento urbano con Sottomarina. Reduce da un incontro con i tecnici, Penzo ha ammesso di non aver ancora compreso il motivo della mancata apertura del cantiere. "Ed è proprio per questo - anticipa - che ci riuniremo nuovamente, al più presto, coi rappresentanti di tutte le parti interessate". Com'è noto, il ponte - diga dovrebbe essere realizzato circa 700 metri a valle, rispetto alla Romea.

Costo dell'opera: circa 23 milioni di euro ripartiti tra il Ministero dell'agricoltura, il Comune, la Regione e l'ex Magistrato alle acque. L'iter per la costruzione finì per impantanarsi nel 2013, quando i titolari di alcune darsene turistiche, site a monte rispetto al ponte della Romea, si rivolsero al Tribunale amministrativo regionale denunciando alcuni, presunti limiti tecnici insiti al progetto. Contrariamente

a quanto asserivano i tecnici degli enti pubblici (cui, però, il Tribunale delle acque ha dato ragione), a loro avviso, le paratoie mobili contro la risalita dell'acqua dal mare potrebbero intasarsi di detriti, accentuando il rischio di inondazione.

TIMORI

Temono, inoltre, che il ponte - diga possa determinare il collasso del settore nautico turistico, fiorente lungo il tratto finale del fiume. In coincidenza con le massime maree, le imbarcazioni dovrebbero infatti procedere assai lentamente, attraverso una conca di navigazione dotata di chiuse. L'esigenza di un nuovo ponte sul Brenta è avvertita sin dai primi anni Settanta. Cioè, da quando il Comune dette la via libera alla creazione della zona turistica d'oltrefiume, all'Isola Verde. Sta di fatto che per passare da Sottomarina all'Isola Verde è ora necessario voltare a sinistra per ben due volte consecutive, immettendosi nel traffico caotico della statale.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ALESSANDRA PENZO

«Ci riuniremo presto con tutti i rappresentanti delle parti interessate per chiarire questa situazione di stallo»



PROGETTO

La città attende la costruzione del ponte-diga sul Brenta

Ca' Foscari, nuovi cantieri a Mestre

► Ruspe in azione in via Torino: 28 milioni per realizzare l'edificio "Epsilon" e la residenza che ospiterà 142 universitari
► Palazzina della ricerca pronta nell'estate 2020, studentato all'inizio del 2021. Il rettore Bugliesi: «Area chiave per la città»

I cantieri dell'operazione da 28 milioni di euro che andrà a completare il Campus di via Torino sono partiti fissando date certe sui tempi di realizzazione dell'ultimo edificio collegato a quelli del Dipartimento di Scienze ambientali, informatica e statistica, e del Dipartimento di Scienze molecolari e nanosistemi, oltre alla Residenza studentesca da quasi 150 posti che andrà a "chiudere" l'area del Campus in via Torino. Nell'estate del 2020 verrà completato l'edificio denominato "Epsilon", all'inizio del 2021 la Residenza studentesca. La ditta Intercantieri Vittadello Spa (di Limena, in provincia di Padova) ha aperto nei giorni scorsi il cantiere di "Epsi-

lon". Nei quattro piani ci saranno studi e laboratori di ricerca e, al piano terra, anche alcune aule ed uffici. Se "Epsilon" si vedrà di fatto subito salire dalle fondamenta già visibili, la Residenza studentesca da 142 posti partirà non appena saranno completate le non semplici operazioni di bonifica dei terreni, avviate già nella seconda metà dell'anno scorso e costate un milione e 300mila euro. "Ripulita" l'area, toccherà alla Clea di Campolongo Maggiore completare l'opera. Per il rettore di Ca' Foscari, Michele Bugliesi, l'intervento, abbinato a quelli per la viabilità, è destinato a dare un nuovo volto a questa parte della città.

Fenzo alle pagine II e III **RUSPE Lavori al Campus**



Ca' Foscari a Mestre Università in via Torino I lavori della nuova fase

► Entro l'estate dell'anno prossimo sarà pronto l'edificio "Epsilon", per l'inizio del 2021 gli studenti entreranno nella Residenza da 142 posti a chiusura dell'asse

**RUSPE IN MOTO
NEL NUOVO CANTIERE
LA PALAZZINA CHE
OSPITERA' I RAGAZZI
COSTERA' 15 MILIONI
DI EURO, L'ALTRA 13,5**

VIA TORINO

MESTRE Estate del 2020 l'edificio "Epsilon", inizio del 2021 la Residenza studentesca. I cantieri dell'operazione da 28 milioni di euro che andrà a completare il Campus di via Torino (ma non del tutto, come anticipa il rettore di Ca' Foscari, Michele Bugliesi, nell'intervista nella pagina a fianco) sono partiti fissando ora date certe sui tempi di realizzazione dell'ultimo edificio collegato a quelli del Dipartimento di Scienze ambientali, informatica e statistica, e del Dipartimento di Scienze molecolari e nanosistemi, oltre alla Residenza studentesca da quasi 150 posti che andrà a "chiudere" l'area del Cam-

pus in fondo a via Torino, a due passi dal canal Salso.

LAVORI INIZIATI

La ditta Intercantieri Vittadello Spa (di Limena, in provincia di Padova) ha aperto nei giorni scorsi il cantiere di "Epsilon", l'edificio rosso che si vede nel rendering in questa pagina più o meno parallelo a via Torino tra l'edificio "Alfa" (quello di 11 piani, grigio scuro, a forma di trapezio rovesciato a picco sulla strada) e gli altri due, più arretrati "Gamma" e "Delta", uscendo per quattro piani fuori terra, più uno interrato, già realizzato. Nei quattro piani che, sulla facciata, avranno anche il grande "logo" dell'Università di Ca' Foscari, ci saranno studi e laboratori di ricerca e, al piano terra, anche alcune aule ed uffici, il tutto per un investimento di 13,5 milioni di euro con l'obiettivo di completare i lavori tra poco più di un anno, nell'agosto del 2020. Il bando di "Epsilon" si era aggiudicato nei mesi scorsi un premio istitui-

to dalla Regione Veneto come riconoscimento dell'elevato grado di eco-sostenibilità garantito dall'applicazione dei criteri imposti nella progettazione.

LA RESIDENZA STUDENTESCA

Se "Epsilon" si vedrà di fatto subito salire dalle fondamenta già visibili ai piedi dell'edificio "Alfa", la Residenza studentesca da 142 posti partirà non appena saranno completate le non semplici operazioni di bonifica dei terreni, avviate già nella seconda metà dell'anno scorso e costate la bellezza di un milione e 300mila euro. "Ripulita" l'area, toccherà alla Clea di Campolon-



go Maggiore, che fa parte del Consorzio Integra di Bologna al quale sono stati affidati i lavori, realizzare la Residenza che, portando gli studenti a vivere effettivamente all'interno dell'Università, renderà ancora più evidente il progetto del "Campus" di via Torino. Per costruire la palazzina che confinerà con il polmone verde di Forte Marghera (costo 15 milioni di euro, di cui 4,5 finanziati dal Ministero dell'Istruzione, Università e ricerca) ci vorranno venti mesi. Considerando che la prima pietra verrà posata in estate, a Ca' Foscari sti-

mano di iniziare ad ospitare gli studenti più o meno nella primavera del 2021.

NON SOLO UNIVERSITÀ

Su via Torino, tra i 28 milioni abbondanti di questi ultimi interventi in partenza e gli altri edifici del Campus, Ca' Foscari ha scommesso complessivamente 100 milioni di euro. Ma la sede universitaria si appresta ad avere come "vicina di casa" la Camera di commercio di Venezia e Rovigo che, con un investimento da 29 milioni di euro, costruirà nel giro di due anni e mezzo i due edifi-

ci che ospiteranno gli uffici camerali e la Stazione sperimentale del vetro (azienda partecipata della Camera di commercio), mettendo così fianco a fianco il mondo della ricerca con quello dell'impresa. Il bando per l'affidamento dei lavori è scaduto da poco più di un mese e, dalle richieste di informazioni arrivate, sarebbero parecchie le imprese in corsa. I due nuovi edifici si svilupperanno sul grande piazzale prima di "Alfa", affacciati su via Torino e di fronte al palazzo della Regione e del Gazzettino.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LABORATORI E STUDI Come si presenterà il nuovo edificio "Epsilon" con il logo dell'Università al centro. Sotto, l'area in corso di bonifica per la Residenza studentesca



«L'area sarà il cuore pulsante della città»

► Il rettore Michele Bugliesi parla del futuro del Campus e della zona

► La struttura rimarrà aperta anche la sera grazie alla nuova viabilità

«I COLLEGAMENTI CON FORTE MARGHERA, IL VEGA E GLI IMPIANTI SPORTIVI DI VIALE SAN MARCO CREERANNO NUOVA VITALITÀ»

L'INTERVISTA

MESTRE Finora l'Università è ancora rimasta lì, in fondo a via Torino, perlopiù come un'entità a sé rispetto al resto della città di terraferma. Qualcosa di diverso rispetto a quanto avviene a Venezia, dove Ca' Foscari (e lo Iuav) sono ormai parte del tessuto sociale, culturale ed anche economico del centro storico. Ma, il rettore Michele Bugliesi ne è sicuro, i nuovi investimenti messi in campo per l'edificio "Epsilon" e, soprattutto, la "casa" per gli studenti, assieme ai collegamenti previsti sul doppio fronte verso il Vega e Forte Marghera e, non ultimo, l'arrivo della Camera di Commercio, trasformeranno la zona in qualcosa di completamente diverso, innervata all'interno del tessuto urbano. «Un'area pulsante non solo di giorno - sottolinea Bugliesi - ma anche di sera con la presenza degli studenti e la disponibilità degli spazi della biblioteca».

Oggi il Campus ospita le attività didattiche e scientifiche di due Dipartimenti: quello di Scienze ambientali, informatica e statistica e quello di Scienze molecolari e nanosistemi. Quali sono i numeri della sede di via Torino?

«Al Campus abbiamo oltre 1.500 studenti, ai quali si aggiungono 120 docenti, un centinaio tra dottorandi e ricercatori oltre ai tec-

nici di laboratorio e al personale amministrativo. In tutto vi gravitano circa 1.800 persone, ma poco distante siamo anche al Parco scientifico dove abbiamo fatto altri investimenti importanti con la Challenge School e i Master universitari, il Centro di ricerca sul clima in collaborazione con il Centro sui cambiamenti climatici e quello sulle tecnologie per i beni culturali in partnership con l'Istituto Italiano di Tecnologia di Genova. Iniziative di cui sono particolarmente fiero, per lo sviluppo che hanno avuto. Oggi il Palazzo di Porta Innovazione al Vega ospita ogni giorno attività didattica per gli oltre 800 studenti di Master, 60-70 ricercatori impegnati nei due centri».

L'edificio Epsilon e la residenza per gli studenti sono l'ultimo tassello per il Campus?

«La realizzazione di questi due edifici è un passaggio importante, ma non è detto che sarà l'ultimo. Stiamo valutando la possibilità di creare una struttura di servizio, con un punto di ristoro e mensa, in grado di rispondere alle esigenze che gli studenti già oggi ci manifestano che saranno ancora più sentite con l'apertura della residenza. Stiamo cercando soluzioni in zona, riutilizzando edifici esistenti per ridurre costi e tempi di realizzazione, anche per le problematiche legate alle bonifiche necessarie per le nuove costruzioni in quest'area».

Di certo, nel giro di qualche anno, qui cambierà tutto.

«Ho grandi aspettative rispetto al potenziale della riorganizzazione della viabilità prevista verso il Vega e il Parco Scientifico da una

parte, e con Forte Marghera dall'altra che consentirà anche un collegamento con la linea del tram e verso l'area nord della città. Certo, sarà opportuno anche un potenziamento del trasporto pubblico, oggi efficace nelle fasce orarie di inizio e fine giornata, mentre è meno sostenuto negli altri orari. La nuova viabilità trasformerà via Torino dallo stato attuale di "cul de sac" a vero e proprio snodo dell'innovazione e della ricerca, in cui il Campus universitario potrà essere aperto anche di sera come avviene nelle maggiori sedi universitarie internazionali. Già oggi, infatti, il sistema degli accessi è automatizzato per permettere l'estensione oraria delle aperture delle sedi. Un servizio che potrà essere ulteriormente valorizzato con gli studenti nella residenza».

Del resto il Campus non sarà più "solo" il Campus...

«Quest'area, nella quale Ca' Foscari è stata tra i primi a credere e investire in modo importante, oggi si avvia a trasformarsi in un vero polo per l'innovazione, la ricerca e lo sviluppo, grazie alla compresenza di tutti gli attori e i servizi fondamentali: l'Università e gli enti di ricerca, con i ricercatori e gli studenti - il "capitale umano più qualificato" -, la Camera di commercio con le sue imprese e la Stazione sperimentale del vetro, le attività culturali, artistiche e ricreative ospitate a due passi in un parco bellissimo e nelle strutture ottocentesche di Forte Marghera, gli impianti sportivi di San Giuliano, il Parco scientifico del Vega. Una grande area che diventerà un cuore pulsante per tutta la città».

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le prospettive

Qui anche Camera di commercio e Stazione sperimentale del vetro

MESTRE La veduta dall'alto qui a destra, nella quale è già stato inserito l'edificio rosso "Epsilon" (non ancora costruito) con la strada di accesso che conduce al parcheggio sotterraneo, rende subito l'idea delle dimensioni del Campus universitario di via Torino. La Residenza studentesca troverà posto verso la rotonda finale della strada, dopo l'ultimo triangolo di verde e prima della zona alberata che confina con il canal Salso e, quindi, con Forte Marghera.

Nell'area libera grigia qui a fianco, in basso a sinistra, saranno invece costruiti i due palazzi che ospiteranno la nuova sede della Camera di commercio di Venezia e Rovigo e la Stazione sperimentale del vetro



LA RESIDENZA STUDENTESCA Qui sopra il rendering dello Studentato da 142 posti che sorgerà in fondo a via Torino



RETTORE Michele Bugliesi

Un ponte e due rotatorie per unire Vega e Campus

**TRA POCCHI MESI
APRIRÀ IL CANTIERE
CHE RIDISEGNERÀ
IL COLLEGAMENTO
TRA MESTRE, VENEZIA
E PORTO MARGHERA**

CAMBIA LA CITTÀ

MESTRE È un cambio epocale per Mestre. Da una parte c'è quella via Ca' Marcello che, da simbolo dell'abbandono a due passi dal centro, almeno nel primo tratto è diventata una strada *patinata* in cui vedi i turisti passeggiare tranquilli anche di notte, mentre fino a un paio di anni fa, quando faceva scuro, era meglio starne alla larga. Dall'altra, la parallela via Torino che non è mai decollata come strada urbana nonostante l'arredo urbano, le piste ciclabili realizzate da anni ma ben poco utilizzate. E non è servito nemmeno il cavalcavia tra via Libertà e via Torino a creare un "giro" su una delle rare strade a quattro corsie di una città - Mestre - cresciuta senza uno straccio di piano urbanistico degno di questo nome.

Ecco, allora, che i due raccordi progettati e la cui realizzazione dovrebbe iniziare nei prossimi mesi, diventeranno strategici per fare in modo che quest'area diventi un circuito urbano a servizio dello sviluppo e di tutto quello che c'è o ci sarà. È infatti ai nastri di partenza il super-cantiere che, partendo dalla demolizione delle due rampe di salita e discesa del cavalcavia di via Tori-

no, ridisegnerà la viabilità di collegamento tra Mestre, Venezia e Porto Marghera. Un'operazione da 15 milioni di euro che prevede due rotatorie (una a raso, tra via Libertà e via delle Industrie, ed una sopraelevata all'altezza del Parco scientifico del Vega) che renderanno possibile muoversi agevolmente in tutte le direzioni, superando soluzioni improbabili come fu quella del "troso" sotto i cavalcavia per andare da via Torino a piazzale Roma, dovendo percorrere un giro lunghissimo. Per il Campus questo nuovo svincolo sarà vitale nel rapporto con il Parco scientifico tecnologico, come con la Challenge School e gli altri centri di ricerca aperti da Ca' Foscari al Vega.

E se questo è il "fronte" verso Marghera, dall'altra parte il percorso ciclabile progettato dal Comune verso Forte Marghera e oltre, fino a viale San Marco, partendo dalla rotatoria finale di via Torino. «Questa operazione è uno degli elementi chiave per dare una veste nuova a Mestre, qualcosa di unico - ha spiegato il sindaco Luigi Brugnaro al *Gazzettino* -. Da parte sua l'Università ha fatto dei grandissimi investimenti in via Torino, e non solo in termini di strutture, ma anche sui docenti e sul personale. Con il percorso ciclopedonale con un ponte sopra il canal Salso, i ragazzi, ma in realtà tutti i cittadini, potranno andare a Forte Marghera, visitare mostre ed iniziative o andare a bersi lo spritz di sera, ma anche arrivare alla pista di atletica che metteremo completamente a posto grazie a un contributo del Coni». (f.fen.)



PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO
Il complesso del Vega a Porto Marghera visto dall'alto



AUTOSTRADE Il Ministero: «Svolta storica»

A22, sì concessione per i prossimi 30 anni «Pedaggi calmierati»

C'è l'accordo con gli enti locali Nuovi investimenti: 4,1 miliardi

VERONA

C'è una prima svolta nel futuro delle autostrade a Nordest: dopo una lunghissima trattativa tra gli enti locali che controllano la "AutoBrennero" e il Mit, ministero retto da Danilo Toninelli (M5s), il Cipe ha dato il via libera al rinnovo della concessione di gestione per 30 anni dell'A22 Modena-Brennero che sarà in mano a una società "in house" (AutoBrennero) è per l'86 per cento di proprietà di enti locali e camerati, il 14% è di privati). Non si andrà quindi a gara.

L'accordo prevede investimenti nei 30 anni a favore del territorio pari a 4,1 miliardi: c'è la terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona (oltre un miliardo) e la terza corsia tra Verona e Modena (740 milioni), il sistema viario Bassa Atesina-Bolzano (contributo di 200 milioni), più barriere antirumore lungo l'intera tratta per 230 milioni di investimenti, nonché i rifacimenti delle stazioni autostradali e centri di servizio (100 milioni) e le Aree di servizio (170 milioni). Ancora:

rifacimento di sovrappassi autostradali (250 milioni), parcheggi e autoparchi (70 milioni), manutenzione straordinaria su viadotti e di opere d'arte (430 milioni).

Sarà introdotta per la prima volta in Italia la cosiddetta "tariffa ambientale" con cui finanziare opere complementari all'autostrada, funzionali allo sviluppo della ferrovia e del corridoio del Brennero: interporti di Trento e Isola della Scala e quello fluviale di Valdarò (Mn): 250 milioni. Infine un contributo di un miliardo nell'arco di 30 anni sarà devoluto per la realizzazione delle opere ferroviarie e delle tratte di accesso al tunnel del Brennero: si aggiunge ai quasi 700 milioni già accantonati negli anni dalla società per lo stesso scopo.

Il Mit sottolinea che per la prima volta si applica un diverso modello di calcolo che riduce l'aumento medio annuo dei pedaggi: si passa dal +3,1% a non più del +1,1% per tutta la concessione: non era mai accaduto. Il ministro Toninelli: «siamo di fronte a un modello all'avanguardia che speriamo possa essere esteso ad altre tratte». ●



Timbro sulla Tav ma mancano 3,7 miliardi

L'opera per raddoppiare la linea è stata confermata nel contratto di programma tra ministero e Rfi
La spesa è cresciuta di 350 milioni

La tratta che va da Vicenza a Padova è l'unica che non ha alcuna copertura economica: lavori oltre il 2021

Nicola Negrin

Ci sono le dichiarazioni che arrivano a una settimana dalle europee e che rimbalzano tra la sponda gialla e quella verde del governo: «La Tav in Veneto si farà». Ma ci sono soprattutto i documenti, che certificano meglio delle parole quanto sta accadendo sul filo dell'alta velocità lungo l'asse Verona-Padova. L'ultimo documento ha ricevuto l'ennesimo timbro: è stato registrato alla Corte dei conti, ed entra effettivamente in vigore, il contratto di programma tra Rfi e il ministero delle infrastrutture per il 2017-2021. Un mero passaggio burocratico? No. Perché l'atto conferma le risorse che sono già state destinate dallo Stato alla realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria veneta. Vale a dire 1,5 miliardi; soldi che, però, non sono sufficienti a sostenere l'intera opera, il cui costo è lievitato toccando i 5,2 miliardi. «Ma - hanno assicurato le Ferrovie dello Stato in una lettera inviata al *Gazzettino* - altri 2,9 miliardi saranno aggiunti entro il 2021 con i prossimi aggiornamenti del contratto di programma».

Prima di guardare a un bicchiere che al momento è più vuoto che pieno, serve una premessa. Secondo quanto riferito più volte da Rete ferroviaria italiana, «l'opera è finanziabile per lotti costruttivi». Il che significa che per avviare i cantieri non occorre avere a disposizione tutti i soldi necessari, ma si può proce-

dere a step, recuperando poi le risorse che mancano in corso di intervento. Peccato, però, che al momento i finanziamenti che mancano non siano qualche spicciolo, ma centinaia di milioni di euro. Nel dettaglio, guardando proprio a quel contratto di programma Mit-Rfi, servono quasi quattro miliardi (3.747 milioni per essere precisi).

Il primo lotto funzionale va da Verona al cosiddetto bivio Vicenza. Si sviluppa per 44,2 chilometri e il costo, secondo quanto si legge, rispetto alle previsioni è lievitato di 350 milioni a causa del «recepimento delle prescrizioni al progetto definitivo in sede di conferenza di servizi». Servono 3,1 miliardi: al momento ne sono stati stanziati 1,3. Proseguendo si trova il secondo lotto («Attraversamento di Vicenza»). Ha un valore di 805 milioni e a disposizione ce ne sono 150. Infine, c'è il terzo lotto «Vicenza-Padova»; dovrebbe costare 1,3 miliardi, ma il condizionale è d'obbligo in quanto il progetto è ancora in fase embrionale. Secondo il gruppo Fs, i lavori sono programmati oltre il 2021; al momento non c'è alcuna risorsa stanziata.

Calcolatrice alla mano, servono 3,7 i miliardi. Un «ammanco» che non è un problema perché se il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli ha ribadito che «la linea completa, Brescia-Padova, è già finanziata nel contratto di programma con Rfi per 4,4 miliardi sugli 8,6 miliardi complessivi» (la Brescia-Verona ha un costo di 3,4 miliardi e con 2,9 già finanziati), anche Ferrovie dello Stato tira dritto: sul tratto tra Verona e bivio Vicenza «i fondi sono già operativi per l'avvio dei primi cantieri» e «2,9 miliardi saranno aggiunti entro il 2021 con i prossimi aggiornamenti del contratto di programma». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri**5,2****IL COSTO IN MILIARDI
DELL'ALTA VELOCITÀ**

La linea dell'alta velocità/alta capacità Verona-Padova ha un valore stimato in 5,2 miliardi; il costo è cresciuto rispetto al precedente contratto di programma di 350 milioni dopo alcune osservazioni. Per finanziarla tutta servono ancora 3,7 miliardi

2,9**I MILIARDI CHE SARANNO
AGGIUNTI DA RFI**

Secondo quanto indicato da il gruppo Fs, Rete ferroviaria italiana nel prossimo contratto di programma con il ministero dei trasporti inserirà 2,9 miliardi che serviranno per completare il finanziamento dei primi due lotti funzionali della Verona-Padova

76,5**CHILOMETRI DI LUNGHEZZA
DELLA TRATTA VENETA**

Il primo lotto funzionale si estende da Verona al bivio Vicenza (44,2 chilometri), il secondo riguarda l'attraversamento della città di Vicenza (si estende per 6 chilometri) mentre l'ultimo ha una lunghezza di 26,3 chilometri e arriva fino a Padova

150**I MILIONI A DISPOSIZIONE
PER IL SECONDO LOTTO**

Il progetto dell'alta velocità che riguarda l'attraversamento della città di Vicenza costerà 805 milioni; al momento sono a disposizione 105 milioni. I restanti dovrebbero arrivare con il nuovo contratto di programma



Il timbro sulla Tav è arrivato con la registrazione del contratto di programma tra Rfi e ministero alla Corte dei conti

IL COMMENTO. L'intervento del presidente degli industriali del Veneto

Allerta di Confindustria «Bisogna accelerare»

Zoppas: «No ai tempi morti. Rivedere le priorità»

Se c'è una buona notizia (il progetto della Tav veneta va avanti), ce n'è anche una meno positiva: mancano le risorse e bisognerà attendere qualche anno prima che i cantieri di tutti i lotti possano partire. Per questo Confindustria Veneto, tramite il presidente Matteo Zoppas, preme il piede sull'acceleratore e lancia un messaggio forte: «Non ci interessa di chi sia il merito», afferma rispondendo ai rimproveri di questi giorni, «ma vogliamo che l'opera sia realizzata presto; basta con i tempi morti».

Zoppas parte dal bicchiere mezzo pieno («Leggo che verrà realizzato quanto chiediamo noi imprenditori, ossia la tratta veneta della Tav Verona-Padova») e passa poi a quello vuoto: «Solo che verrà realizzata dopo il 2021. Non è il momento di scherzare con il fuoco. Non ci interessa di chi sarà il merito della sua realizzazione post 2021, ma ci interessa che si inizi immediatamente il processo di pro-

gettazione e cantierizzazione, senza tempi morti. Altrimenti siamo come quelle persone che dicono di volersi mettere a dieta ma la inizieranno comunque dal giorno dopo. Se non siamo capaci di sbloccare i cantieri già aperti, figuriamoci cosa succederà per ciò che verrà fatto dopo il 2021». Secondo Zoppas «sono gli imprenditori che creano lo sviluppo economico dal quale si genera occupazione e queste risposte non sono coerenti con le esigenze del territorio produttivo. Le infrastrutture, opere fondamentali per restare competitivi in un mercato ormai internazionale, devono avere la precedenza. Devono essere realizzate nell'immediato». Da qui l'appello: «Rivedere le priorità e le tempistiche dello sviluppo della Tav per la tratta Verona-Padova. Ciò che può accadere tra oggi, il 2021 e quando forse potrà partire l'opera lascia un certo amaro in bocca». • N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Secondo il gruppo Fs la Vicenza-Padova partirà dopo il 2021



MALO

Pedemontana Protesta al cantiere di Vallugana



I manifestanti in azione

Una cinquantina di manifestanti si è ritrovata ieri al capitelletto di Vallugana con Covepa, il comitato Veneto per la Pedemontana alternativa. La manifestazione “Sgonfiamo le gomme a chi minaccia e intimorisce” è iniziata alle 17.30 per terminare poco dopo 19 sotto la pioggia. L’iniziativa è stata organizzata dai comitati e residenti soprattutto per protestare contro la recente iniziativa di Sis, che ha proposto indennizzi per 400 mila euro ai residenti per cambiare gli infissi o addirittura per trasferirsi per un anno. Presenti carabinieri e polizia a protezione del cantiere di località Covolo, dove la galleria di soccorso viene utilizzata per velocizzare lo scavo del tunnel Malo. • K.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CONFRONTO. Gli aspiranti sindaco nel faccia a faccia promosso da Il Giornale di Vicenza

Casello, rilancio di Alte sanità e tutela del suolo infiammano la sfida a 5

Botta e risposta tra Trapula e Ceconato su viabilità e piste ciclabili
Rilancio di Alte e sanità di qualità anche per Zigliotto, Piccin e Criaco

**Giancarlo Brunori
Antonella Fadda**

La sfida a cinque, per la poltrona di sindaco a Montecchio Maggiore, si gioca su snodi viari, ambiente, nuovo ospedale e rilancio di Alte.

Con Pedemontana, Tav e nuovo casello Montecchio diventerà il baricentro dell'Ovest: problemi e prospettive.

VERONICA CECCONATO (Pd e liste civiche). Il problema della viabilità esterna è stato risolto con la provinciale 246, ma bisogna spostare il casello della A4 o il traffico andrà in tilt. Per la viabilità interna servono ciclabili ma con questa Amministrazione non si è più visto realizzato un metro di ciclabile. Ora ne partirà una, ma è cofinanziata dalla Provincia. La tangenziale è stata attesa? Non sarà realizzata certo in cinque anni.

LARA CRIACO (Lista civica Criaco). Rotatorie al posto dei semafori che penalizzano il traffico. Fare pressing per accelerare il nuovo casello. Più attenzione alla viabilità verso le frazioni. Indispensabile finire la Pedemontana in tempi rapidi con garanzia di passaggi gratis per i montecchiani. È necessario sistemare le ciclabili e incentivare l'uso di mezzi pubblici.

RUGGERO ZIGLIOTTO (Siamo Veneto). Sento parlare di Pedemontana dal 1969 e quando sarà realizzata dovrà affrontare un traffico previsto tra 27 mila e 30 mila veicoli al giorno: per questo è neces-

sario inibire il passaggio nella Pedemontana fino a quando non ci saranno le opere accessorie promesse, in attesa che venga realizzato il nuovo casello dell'autostrada A4.

GIANLUIGI PICCIN (M5S). Bisogna ridurre il traffico prevedendo bus con incentivi per le aziende per evitare che i lavoratori si rechino in zona industriale con una sola persona per ogni auto. Sistemare la ciclabile San Vitale-Alte: troppi attraversamenti e rotatorie e ad Alte il tracciato finisce. La fine lavori della Pedemontana deve essere contestuale al nuovo casello.

GIANFRANCO TRAPULA (Lega e liste civiche). La Tav porterà vantaggi e compensazioni come il cavalcavia della ferrovia e la circonvallazione est per alleggerire il traffico. Per la Pedemontana, sono previste complanari gratis per i cittadini di Montecchio. I disagi attuali per realizzare le opere sono temporanei. Serve un fronte comune, tra Amministrazione e associazioni di categoria, affinché la fine della Pedemontana e del nuovo casello coincidano. Puntiamo su bus interni e una nuova ciclabile da 1,2 milioni.

Nuovo ospedale unico: una scatola vuota o un'eccellenza?

ZIGLIOTTO. Il nuovo ospedale unico è un'opera frutto del lavoro di diverse Amministrazioni comunali. Ma non deve rimanere una scatola vuota, svuotata dei primariati. Insomma, non deve essere una succursale del "San Bor-

tolo" di Vicenza.

PICCIN. Ci sono i soldi per il cemento, ma non per gestire al meglio la sanità. Ci vogliono nomine tecniche e non politiche per i primariati. La struttura di Montecchio era dotata di un eliporto mai utilizzato, o quasi. Quella attuale è caratterizzata da trasferimenti e lavori continui.

TRAPULA. La sanità veneta è la migliore d'Italia e l'ospedale sarà un'eccellenza per la nostra sanità con la presenza di professionisti. Il fatto che non sarà uno scatolone vuoto è testimoniato dall'impegno della Regione che sta riorganizzando al meglio le schede ospedaliere. La zona della struttura sanitaria sarà rivista anche con strutture, ambulatori e parcheggi.

CECCONATO. La sanità è gestita dalla Regione e la riduzione di primariati determina un impoverimento dei servizi. Nessun medico verrebbe a lavorare a Montecchio sapendo di non poter fare carriera. Anche per questo dobbiamo battere i pugni così da ottenere il più possibile, perché fino ad ora non è stato così.

CRIACO. Necessario rafforza-



re la pianta organica e questo dipende dalla Regione. Serve una medicina di gruppo per garantire un sistema di assistenza successiva al ricovero dei pazienti. Ci vuole tempo per un progetto simile, ma bisogna agire celermente specie a vantaggio degli anziani.

Con le limitazioni regionali al consumo di suolo, come garantire lo sviluppo alla città?

TRAPULA. Proseguiremo nell'intento di recuperare il più possibile l'esistente. Oggi ci sono un nuovo Piano casa e il consumo zero del suolo, entrambi indicati dalla Regione. Rivedremo tutti i piani di recupero per agevolare i privati nelle ristrutturazioni.

PICCIN. Siamo favorevoli al recupero dell'esistente ma deve essere fatto con intelligenza, incentivando il risparmio energetico. C'è una falla nel piano regionale perché si dà possibilità di raddoppiare la cubatura. Se fosse valida per le aree industriali sarebbe un disastro.

ZIGLIOTTO. La parola d'ordine sarà riqualificare a partire da centri storici o immobili importanti. Ad esempio ad Alte il condominio in via Rossini o palazzo Fin da decenni inutilizzato e il parcheggio concesso a un'attività commerciale compromettendo il riutilizzo dell'edificio.

CRACO. Sono contraria a nuove costruzioni. A Montecchio

ce ne sono già troppe e molte addirittura in disuso e quindi meglio riqualificare e ristrutturare. L'Amministrazione deve prevedere alcuni incentivi per le ristrutturazioni dell'esistente che involino i cittadini ad attivarsi.

CECCONATO. Negli ultimi anni Montecchio è rimasta ferma come numero di residenti. Sarebbe anacronistico pensare a nuove costruzioni. Il Veneto è la regione che ha consumato più suolo in tutta Europa, questo deve farci riflettere. Sì al recupero e la qualità sarà da mettere al centro delle ristrutturazioni.

L'integrazione passa anche per Alte. Quali soluzioni di rilancio?

CRACO. Alte versa in uno stato di degrado importante, per il suo recupero non si è fatto molto. Deve essere riportata allo splendore di un tempo a partire dalle attività commerciali, che erano presenti ed erano importanti. Si potrebbero chiedere fondi europei e finanziamenti regionali. Bisogna ascoltare le esigenze dei residenti.

CECCONATO. In dieci anni non si è fatto nulla per Alte: trascurata sotto ogni punto di vista. Non possiamo fare finta che non ci abitino extracomunitari o che non ci siano diverse etnie. Ci deve essere, fra le altre cose, coesione sociale, inclusione, organizzando eventi in piazza e bisogna fare in modo che questa fra-

zione diventi più attrattiva sotto ogni punto di vista.

TRAPULA. Alte ha avuto la penalizzazione della viabilità ma con la Pedemontana, la circonvallazione est e il casello tutto cambierà. Già solo con la bretella abbiamo portato all'esterno il traffico. Ci sono la nuova piazza San Paolo, la nuova sede della polizia locale e dell'Informagiovani. Avremo un assessore con la delega ad Alte, faremo un distretto del commercio per ottenere finanziamenti. Ci sarà anche un piano degli interventi apposito. Alte ripartirà.

PICCIN. Per la riqualificazione della frazione servono investimenti comunali, bisogna dare un arredo urbano, la viabilità e ordine. Ad esempio imporre alla proprietà del cinema Astra di sistemare e tenere in ordine l'area. Sono a conoscenza del fatto che esiste la consulta delle frazioni ma so anche che non si è mai riunita.

ZIGLIOTTO. La frazione è strategica ma ci si ricorda di Alte solo ogni cinque anni. Si è perso tanto tempo e oggi vive una situazione di degrado. Va modificata la viabilità e ci vorrà un grande sforzo urbanistico per cambiare tutto. C'è anche la questione integrazione che ritengo passi attraverso l'assimilazione, quindi sarà importante insegnare ai bimbi la cultura, la storia e la lingua veneta. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Gli orari
dei seggi**



Per le elezioni europee e per quelle amministrative urne aperte il 26 maggio dalle 7 alle 23. In caso di ballottaggio nuova votazione il 9 giugno

**Le tessere
elettorali**



L'ufficio elettorale del municipio effettuerà aperture straordinarie per rilasciare le tessere venerdì 24 e sabato 25, dalle 9 alle 18, e domenica 26 dalle 7 alle 23



I cinque sfidanti: da sinistra Trapula, Piccin, Zigliotto, Criaco e Ceconato. FOTOSERVIZIO TROGU



ARCELLA, UN NUOVO PROGETTO VARATO DA RENZO PIANO

CADONI / ALLE PAG. 2 E 3

Arcella, Piano vara il secondo progetto il Borgomagno sarà la porta del quartiere

Il team dell'Università, guidato da Narne, ha scelto: davanti al Central Park una stazione per le bici e uno spazio d'incontro

Accantonata per ora
l'idea di intervenire
sui capannoni
destinati alle start up

Prima di fine mese
un incontro in Senato
per definire i dettagli
Servirà mezzo milione

Cristiano Cadoni

PADOVA. Diventerà la porta dell'Arcella. Un luogo di sosta e di incontro, una vetrina del quartiere e dei suoi fermenti, il punto d'accesso al polo dell'ingegno e della conoscenza che dovrebbe nascere lungo corso Tre Venezie. È qui, davanti al Central Park, che approderà entro fine anno il programma G124 di rigenerazione urbana promosso dall'architetto Renzo Piano e finanziato con il suo fondo da senatore a vita. Dopo il primo atto nella parrocchia di San Carlo (ne riferiamo accanto), il lavoro dei neolaureati del corso di Ingegneria edile - Architettura del Dipartimento Icea dell'università di Padova, coordinati dal docente Edoardo Narne, sale di livello e punta a dare un nuovo volto a quello spazio incompiuto fra corso Tre Venezie e via Annibale da Bassano. Piano supervisionerà il lavoro dei ragazzi, lasciando loro - come sempre - la paternità del progetto.

RAPIDIE CONCRETI

Il cantiere del patronato di San Carlo, avviato e completato in tre mesi, ha messo in luce il modello di lavoro che Piano pretende dai team delle quattro università coinvolte nel G124 (oltre a Padova, ci sono Roma Milano e Siracusa) in questo primo anno. Concretezza e rapidità d'esecuzione - insieme all'aspirazione al bello - sono le caratteristiche essenziali degli interventi. E proprio la necessità di avviare e concludere i cantieri in tempi ragionevoli ha

portato Narne e i suoi ragazzi ad accantonare momentaneamente la possibilità di intervenire sui capannoni del Borgomagno e su quell'area di 50 mila metri quadrati che nei sogni del vice sindaco Arturo Lorenzoni dovrebbe diventare la Silicon Valley padovana, una cittadella dell'ingegno e della conoscenza dove potrebbero insediarsi start up come Paradigma, Next, Talent Garden, Start Cube e M31, per fare i nomi di quelle che hanno già manifestato interesse verso un'eventuale disponibilità di spazi. Ma i tempi di questo progetto sono lunghi e mal si conciliano con le peculiarità del G124 di Piano. Peraltro, per ammissione dello stesso Narne, un master plan di quella portata richiederebbe il coinvolgimento di altri architetti e la disponibilità di assegni di ricerca a favore dei neolaureati, che al momento non sono ancora garantiti.

UN BIKE CENTER

Così, senza spostarsi troppo dal luogo individuato - e senza neppure aver accantonato del tutto la possibilità di intervenire in uno di quei capannoni, con una sorta di progetto pilota - Narne ha messo a fuoco l'area davanti al Central Park, il parcheggio scambiatore dell'Arcella. E, dopo averne discusso con Lorenzoni, ha individuato la possibilità di riqualificarla con la costruzione di un parcheggio custodito per le biciclette, che replichi in favore dell'Arcella le funzioni di quello che esiste dalla parte opposta del-

la stazione ferroviaria.

LA PORTA DEL QUARTIERE

«Possiamo costruire un bike center, ma anche attrezzare l'area perché sia luogo di incontro e di socialità», spiega Narne. «Quello spazio si presta a essere una porta d'ingresso del quartiere e quindi anche un luogo di narrazione. Una sorta di vetrina viva e in continuo aggiornamento, dove succedono cose». L'intervento dovrebbe costare circa mezzo milione di euro, in parte a carico del Comune e per il resto - si immagina - in carico ai privati interessati all'investimento che poi ne avranno in cambio la gestione per un certo numero di anni.

IL PERCORSO

Chiuso il lavoro a San Carlo, il team del G124 padovano - con i tre borsisti "stipendiati" da Piano (20 mila euro è il budget annuale) - si metterà subito al lavoro sul secondo progetto per l'Arcella. La proposta sarà rifinita prima di tutto con l'architetto, nel corso di un incontro fissato per la fine del mese a Roma, in Senato. Narne e i tre borsisti per l'occasione saranno accompagnati da don Diego Cattelan della parrocchia di



San Carlo e da Simone Pillitteri, il consigliere comunale con delega all'Arcella, in rappresentanza dell'amministrazione comunale. Il "don" racconterà l'intervento nel patronato, il consigliere comunale illustrerà invece le possibilità di intervento al Borgomagno.

ITEMPI

Con l'ok di Piano, che comunque è intenzionato a supervi-

sionare ogni passaggio, il lavoro di progettazione entrerà nel vivo. «Per fine anno dovremmo avere pronto lo studio di fattibilità», spiega Narne. «I tempi di questo secondo lavoro saranno inevitabilmente più lunghi rispetto al primo, perché qui siamo nel campo delle opere pubbliche e c'è un percorso più complesso. Ma io credo che in sei mesi, dunque per fine anno, possiamo essere in condizione di partire». —



Il piazzale davanti al Central Park di Borgomagno diventerà la porta dell'Arcella: qui sorgerà un parcheggio per le bici. A destra l'architetto Renzo Piano, senatore a vita

L'OPERATORE

Riduzione dell'offerta in Città Giardino e alla Sacra Famiglia

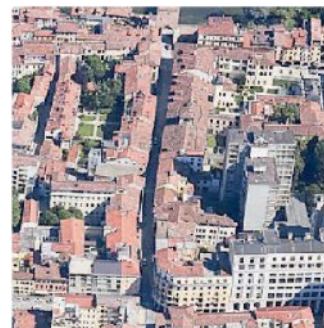
«Nei primi mesi del 2019 registriamo una riduzione dell'offerta, soprattutto nelle zone, per altro ambite, di Città Giardino, Sacra Famiglia, San Giuseppe e San Giovanni, Forcellini e Madonna Pellegrina ma non si osserva un conseguente aumento dei prezzi». A dirlo Sergio Masiero, titolare dell'agenzia Gabetti di Prato della Valle e membro del consiglio provinciale e regionale di Fiaip. L'operatore immobiliare fa notare come la riduzione dell'offerta, nel contesto di una domanda ancora solida e garantita da un sistema bancario i cui cordoni sono ancora aperti, abbia come conseguenza un contenimento della caduta dei prezzi più che un loro rialzo.

«Di fatto la sproporzione ancora molto evidente tra salari e costo degli immobili», spiega, «non contribuisce ad un'inversione della tendenza al calo dei prezzi. Credo che solo interventi importanti a supporto di un aumento significativo degli stipendi dei padovani potrebbe modi-

ficare una situazione in atto ormai da molti anni».

E tuttavia Padova sembra presentare un andamento più frizzante di molte altre città del Veneto anche grazie ad un mercato degli affitti florido, sebbene in una profonda fase di riorganizzazione. «Solo le grandi città come Milano stanno in effetti vedendo un rialzo dei prezzi degli immobili», spiega Masiero, «mentre i capoluoghi di provincia continuano a soffrire. Padova in questo senso va comunque meglio di realtà come Vicenza e Treviso, che continuano a soffrire di più, e si attesta su situazioni simili a quelle di Verona dove il mercato è frizzante e i prezzi prossimi alla stabilità. Una città che, anche grazie alla sua Università, conta su un solido mercato degli affitti e tuttavia registriamo anche in questo caso un calo dell'offerta consistente: in effetti la nostra percezione è quella di una crescita esponenziale degli affitti brevi ad uso turistico con la conseguenza di una riduzione dell'offerta per le locazioni classiche».-

R. S.



Padova vista dall'alto



Il senso del voto L'Italia eviti l'isolamento per cambiare l'Europa

Romano Prodi

Stiamo arrivando al termine di una strana campagna elettorale. Una campagna che riguarda le elezioni europee ma nella quale la politica nazionale ha, fino ad ora, giocato un ruolo assolutamente prevalente. I dibattiti delle scorse settimane si sono infatti solo concentrati sulle liti fra i partiti di governo, sullo sfondo di un'opposizione tutta dedicata a mettere in luce queste contraddizioni. Abbiamo assistito a raffinatissime analisi sulle possibili conseguenze dei risultati del voto, sui rapporti di forza fra i diversi partiti e quindi sulla durata del governo in carica. Ben poco invece su quale debba essere la politica europea che il nostro paese ha interesse a perseguire.

L'unico cambiamento sostanziale durante la campagna è stato il progressivo abbandono, da parte dei partiti sovranisti, del proposito di abbandonare l'Europa e l'Europa. Di fronte alle tragicomiche operazioni britanniche per mettere in atto la Brexit e di fronte a Trump e a Putin che vedono l'Europa solo come un concorrente da contenere, si sono finalmente tutti convinti che lasciare l'Unione Europea porti solo un salto nel buio.

La campagna d'Europa di Lega e Cinque Stelle è ora dedicata soprattutto a imputare all'Unione Europea gli errori di una nostra politica economica che confina la crescita italiana ora all'ultimo, ora al penultimo posto tra i 28 membri dell'Unione.

Nel frattempo i partiti di governo non hanno cessato di litigare con tutti gli altri paesi dell'Unione Europea: perfino con Francia e Germania che, pur spesso in disaccordo sui temi di politica estera ed economica, agiscono fra loro in perfetta armonia quando si debbono mettere in pratica i grandi progetti comuni che plasmeranno il futuro dell'industria e della tecnologia europea.

Il nostro governo, pur a malincuore,

accetta la nostra permanenza in Europa ma il suo isolamento ci riduce ad un ruolo assolutamente marginale. Addirittura nei confronti degli altri paesi sovranisti, insieme ai quali si esibisce con tanti appelli comuni, esso non riesce a trovare un accordo di collaborazione nemmeno sul tema dell'immigrazione. D'altra parte i sovranisti, per definizione, non possono che agire per se stessi, senza tenere conto che, nella realtà di oggi, la sovranità si difende solo condividendola con altri.

Per fortuna abbiamo ancora una settimana prima delle elezioni e tutte le analisi disponibili ci dicono che, data la crescente mobilità del voto, i due terzi degli elettori che intendono recarsi al seggio non hanno ancora preso una decisione e che un numero sempre maggiore di loro deciderà solo al momento di entrare in cabina.

C'è quindi una settimana di tempo per riflettere non solo sui grandi risultati che l'Unione Europea ci ha dato in termini di pace e di sviluppo ma soprattutto sul fatto che oggi esistono al mondo 23 cinesi e 6 americani per ogni italiano e che, fra poco più di una generazione, dovremo fare i conti con 30 indiani e non so quanti indonesiani e pachistani per ogni nostro cittadino, mentre vi saranno tanti nigeriani quanti europei.

La prossima settimana dovrà quindi essere dedicata a riflettere sulle cose che potremo e dovremo fare assieme tutti noi europei per vivere o, semplicemente, per sopravvivere.

È ovvio che, prima di tutto, dobbiamo mettere progressivamente in atto il progetto di un esercito europeo. Sarà un cammino lungo ma le evoluzioni dei rapporti con gli Stati Uniti ci obbligano a costruire, nell'ambito dell'Alleanza atlantica, un vero esercito comune fornito di un suo retroterra industriale e di un'efficiente capacità operativa. A questo si aggiunge l'altro grande obiettivo: armonizzare la politica economica e fiscale in tutti i settori in cui essa incide sulla concorrenza fra i diversi paesi.

Queste sono le premesse di una futura politica europea a cui si debbono



aggiungere alcuni altri obiettivi possibili, concreti e indispensabili per il futuro dei nostri cittadini. Obiettivi che possono essere raggiunti solo con una stretta collaborazione a livello europeo.

Intendo prima di tutto una politica dell'innovazione e della ricerca che ormai si concretizza in campi nei quali le capacità dei nostri singoli paesi sono fuori gioco. Pensiamo solo all'intelligenza artificiale, riguardo alla quale perfino il piano straordinario della Germania è un'infima frazione di quello americano e cinese. Pensiamo quindi alla politica ambientale, all'energia e all'agricoltura e soffermiamoci infine al grande capitolo del welfare, antico orgoglio dell'Europa, depauperato dagli anni della crisi economica. Esiste già pronto un grande progetto, preparato dalle Casse Depositi e Prestiti e dalle Banche Pubbliche di tutti i 28 membri dell'Unione Europea per fornire alle esauste risorse nazionali, regionali e comunali dei diversi paesi oltre 100 miliardi di Euro all'anno per la sanità, la scuola e l'edilizia popolare.

Abbiamo ancora una settimana di tempo per riflettere su quanto grande sia la posta in gioco delle prossime elezioni europee e come sia importante mandare al Parlamento di Bruxelles persone che sappiano perseguire questi obiettivi con una conoscenza dei fatti che può dare frutti positivi solo se fondata su robuste alleanze con i nostri partner.

Piaccia o non piaccia, nel mondo globale non si può avere alcun futuro litigando con tutti e applicando una dilettesca politica di isolamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da via Canciani a Poscolle: Udine recupera i suoi gioielli

CESARE / PAG. 13



Recupero edilizio di vecchi palazzi: il centro storico cambia immagine

Cantieri aperti nelle vie Canciani, Sarpi e Poscolle
Confcommercio: le detrazioni producono i risultati sperati

Tra le ristrutturazioni più importanti quella di palazzo Mulinaris ultimato nel 1930

Alessandro Cesare

Non soltanto palazzo Eden: il centro storico si rifà il look. Sono diversi i cantieri aperti per la sistemazione di edifici storici: l'obiettivo, oltre a ridare dignità ai palazzi, è quello di mettere a disposizione nuove unità abitative per tentare di ripopolare il cuore del capoluogo. Una tendenza confermata da Lino Domini di Fimaa Confcommercio, che sottolinea come il bonus ristrutturazioni, che prevede una detrazione Irpef del 50% sulle spese sostenute, sta producendo i risultati sperati.

«Le riqualificazioni, in centro, sono diverse – ammette – tra chi interviene sugli impianti, chi sulle facciate, chi sui tetti. Diverso il discorso per le nuove realizzazioni, frenate da tutti gli adempi-

menti burocratici. Va detto, però, che in città – continua – appartamenti di pregio in affitto sono difficili da trovare: la richiesta è diffusa».

Il principale cantiere in centro riguarda il rifacimento di palazzo Eden da parte di Rizzani De Eccher. Più recenti i lavori di palazzine storiche in via Canciani, via Sarpi e via Poscolle. E proprio in quest'ultima strada, da qualche settimana, si sta intervenendo per recuperare palazzo Mulinaris, realizzato dall'architetto friulano Ermes Midena tra il 1929 e il 1930. Oggi la famiglia Del Fabbro-Bassetti, proprietaria dell'immobile, ha deciso di compiere una ristrutturazione conservativa, riportando agli antichi splendori l'edificio, espressione del cosiddetto razionalismo udinese. «Non sarà venduto nulla – spiega Pierluigi Bassetti –. Al

piano terra tornerà un'attività commerciale, al primo, al secondo e al terzo piano saranno ricavati tre appartamenti, e un altro ne uscirà unendo quarto e quinto piano. Sarà posizionato un ascensore interno e rinnoveremo tutti gli impianti, migliorando le prestazioni energetiche dell'edificio, ma non ci saranno stravolgimenti strutturali».

Proprio per riportare l'antico palazzo alle origini, Bassetti, che oltre a essere l'architetto è uno dei proprietari,



ha ricostruito la storia, anche fotografica, dell'edificio, scartabellando tra gli archivi (arrivando fino a Parma) e recuperando, grazie alla disponibilità della Fototeca del Comune di Udine e della famiglia Brisighelli, le foto e i disegni dell'epoca. «Nei prossimi giorni saranno posizionate le impalcature e la gru – spiega Bassetti – e l'obiettivo è chiudere il cantiere entro un anno». La spesa dell'intervento si aggirerà attorno ai 700 mila euro, per una struttura che, dal quinto piano, domina la città con una vista mozzafiato sul municipio e soprattutto sul Castello.

Il palazzo non è inserito tra i beni tutelati dalla Soprintendenza, ma nel Piano regolatore comunale è indicato come bene tutelato dal punto di vista architettonico. E al di là dell'aspetto esteriore dell'edificio, al suo interno conserva elementi di grandi pregio, a partire dalla scala per arrivare ai pavimenti e ai coprifili disegnati da Miden. «Tengo molto a questo progetto – conclude Bassetti – e mi sento in dovere di recuperare al meglio questa struttura, che fa parte della storia della città». A occuparsi del restauro sarà la B&B edilizia di Udine insieme alla Klima di Codroipo, alla Modesto di Tarcento e alla Ciel impianti di Codroipo. —

BY NC ND ALI CUN I DIRITTI RISERVATI

LA STORIA

Un disegno firmato da Miden nel 1926

Palazzo Mulinaris fu progettato nel 1926 dall'architetto Ermes Miden e realizzato tra il 1929 e il 1930. Qui alcuni disegni e la scala interna. A giorni sarà montata la gru in via Poscolle





SULLA A4

Inaugurato il ponte per il collegamento Castello-Porpetto

Francesca Artico

PORPETTO. Inaugurato nella notte tra sabato e domenica sotto una pioggia battente il ponte di collegamento tra la frazione di Castello e il capoluogo Porpetto.

Si tratta di una struttura lunga 90,40 metri del peso di 290 mila chilogrammi. Con il ponte la terza corsia nel terzo lotto (Gonars-Ponte del Tagliamento) fa un ulteriore passo avanti verso la conclusione dell'opera.

Per effettuare l'intervento sono state chiuse le entrate di Latisana e San Giorgio di Nogaro in entrambe le direzioni. Chiusa anche l'entrata di Palmanova in direzione Venezia. Per gli altri interventi inerenti il secondo e quarto lotto è stata chiusa l'autostrada A4 nel tratto tra l'allacciamento A4/A28 (nodo Portogruaro) e l'allacciamento A4/A23 (nodo Palmanova) in entrambe le direzioni. Chiusa anche l'entrata Portogruaro in direzione Udine-Trieste, come anche le aree di servizio di Gonars sud e Gonars nord e di Fratta sud.

Ora si attende con una certa impazienza il varo di quello

che collega Porpetto alla frazione di Corgnolo, per il quale manca solo il collaudo, previsto per giugno, atteso dagli utenti della dorsale stradale che dalla Napoleonica scende sulla Sp 80 e sulla Sr 14. All'interno dei lavori per la costruzione dello svincolo della A4 di San Giorgio resta da realizzare il cavalcavia Zavattina, intervento che sarà effettuato a giugno. Questo manufatto su cui transita la strada comunale Zavattina è lungo 90,40 metri e pesa 254.500 kg.

Si tratta di opere inserite nel terzo lotto relativo ai lavori della terza corsia della A4 (Alvisopoli Gonars) che ha visto la demolizione di otto cavalcavia e la costruzione di sei: Case Padovane (aperto), Modeano (aperto), Valderie (sarà aperto entro luglio), Pampaluna-Corgnolo (aperto), Palmanova-San Giorgio (aperto).

Inoltre, è stato aperto al traffico, nel quarto lotto (Gonars-Palmanova), il cavalcavia che collega Fauglis a Bagnaria Arsa sull'ex provinciale Ungarica, opera che, come tutte le altre, non avrà più alcuna limitazione di peso del traffico di mezzi pesanti. —



Inaugurazione notturna per il ponte sulla A4 tra Castello e Porpetto

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL COMMENTO

La sfida di ricombinare uomini e tecnologie digitali

ANALISI

ENZO RULLANI

La sfida di ricombinare uomini e tecnologie digitali

Il modello distrettuale – un po’ in tutti i settori – ma in particolare nell’industria del mobile ha conosciuto, nell’ultimo decennio, un processo severo di selezione e riposizionamento. Da cui è uscito avviando una traiettoria di trasformazione che, almeno potenzialmente, sembra in grado di difendere nel medio-lungo periodo, i vantaggi competitivi acquisiti sin qui.

La selezione imposta dalla crisi ha selezionato le imprese maggiormente capaci di difendere i propri vantaggi competitivi. In due direzioni soprattutto: privilegiando le produzioni di qualità (e di prezzo più elevato) e aumentando la presenza sui mercati internazionali.

In primis, ha premiato la “specializzazione” italiana e nordestina nel campo del mobile di fascia alta. I prodotti di qualità hanno certamente sofferto per effetto della crisi, perdendo dal 2008 al 2015 quasi la metà della quota di mercato mondiale che avevano inizialmente (dal 16,5% all’8,6%). E questo in presenza di una tenuta della quota – molto più piccola – relativa ai prodotti di qualità (e prezzi) bassi e medi, che è rimasta grosso modo invariata (intorno al 4-5% del mercato mondiale). Ma, dal 2015 in poi, la ripresa ha cambiato le carte in tavola: i prodotti di qualità hanno conquistato una quota maggiore (arrivando al 10,4% nel 2017), mentre i prodotti di fascia bassa sono scivolati lentamente all’indietro, per effetto della concorrenza dei paesi emergenti.

D’altra parte, le imprese che utilizzano marchi di qualità nelle vendite all’estero hanno conseguito negli ultimi anni margini di profitto e

incrementi di fatturato maggiori di quelle che non li usano o non esportano affatto. Lo stesso vale per le imprese che hanno fatto investimenti sulla qualità, in senso ampio, puntando su certificati di qualità, brevetti, certificati ambientali e partecipazioni estere.

L’altro campo in cui si è realizzata una selezione positiva, che ha fatto emergere le imprese più competitive, è la dilatazione internazionale dei mercati di vendita. Nel ciclo 2008-18 le esportazioni di mobili italiani sono aumentate, avendo come mercati trainanti quelli – relativamente lontani – degli Stati Uniti e della Cina, e diffondendosi in una pluralità di paesi distribuiti nell’economia globale. Le reti di vendita si sono dunque allungate e differenziate, sia nei rapporti con i paesi sviluppati che in quelli con i paesi emergenti. Negli ultimi dieci anni, la distanza media coperta dai flussi di esportazioni è infatti cresciuta, per i distretti del mobile, di quasi mille chilometri: il 30% in più, rispetto a quella del 2008.

La crisi ha insomma cambiato la geografia dei vantaggi competitivi in essere, anche con qualche effetto positivo. — Le 230 “locomotive” messe in evidenza dall’indagine sono in gran parte collocate nel Nordest (107) e hanno acquisito ormai posizione rilevante (di leadership) sul proprio settore, arrivando a pesare l’8,4% del totale.

Ma siamo ancora a metà del cammino da fare per realizzare un riposizionamento competitivo che sia sostenibile nel medio-lungo periodo, affrontando le nuove sfide della transizione digitale/globale in cor-

so. Nell’evoluzione in corso emergono infatti aspetti ancora problematici, che segnalano i punti deboli su cui occorre lavorare.

Prima di tutto, va detto che la digitalizzazione dei processi e delle reti di vendita è in atto, ma procede ancora ad un ritmo minore di quello presente in altri settori, sia per quanto riguarda l’e-commerce che sotto il profilo delle nuove competenze e lavorazioni 4.0. Da notare che, nel campo della ristrutturazione digitale degli ultimi anni, le imprese del settore localizzate in aree distrettuali rimangono un passo indietro rispetto alle imprese non distrettuali. Evidentemente contano ancora molto sulle relazioni informali e interpersonali di sempre, e questo può rivelarsi alla lunga un freno rilevante se induce molti imprenditori a ritardare gli adeguamenti necessari.

Sono soprattutto le imprese di dimensioni minori che trovano difficoltà rilevanti nel tentativo di cambiare il proprio modello di business, rimasto ancorato al sapere pratico dell’imprenditore, al “capitale sociale” locale e alle filiere di prossimità. Oggi le imprese leader cominciano (per fortuna) a guardare altrove, imparando a praticare il mondo digitale/globale emergente. Ma in che misura le imprese che finora han-



no fatto parte del loro contesto vogliono o possono seguirle?

Se si guarda alle filiere in essere, il settore del mobile risulta fortemente ancorato al territorio, specialmente nel Nordest: la distanza media dai fornitori nel 2017 era, per le imprese del mobile, di 68 chilometri nel Veneto e di 78 nel Friuli Venezia Giulia. Abbastanza meno di quanto registrato in Lombardia (81), in Emilia Romagna (96) e nelle Marche (129). In che misura questa rete ristretta, segno di resilienza (alla crisi), ma anche di resistenza (al cambiamento), potrà nei prossimi anni allargarsi diventando parte attiva delle nuove filiere locali-globali in formazione? E avvicinandosi ai mercati di sbocco, sempre più dilatati nei grandi spazi del mercato mondiale?

C'è il rischio che il settore si trovi di fronte ad una scelta tra due alternative alla lunga perdenti: o – conservando i propri legami – ritardare la propria evoluzione verso il modello di competitività digitale/globale destinato ad affermarsi nel corso dei prossimi anni; oppure lasciare che le imprese leader, le più impegnate nella conquista dei nuovi mercati, aprano al digitale e al globale, riducendo i legami con il loro retroterra locale, che resiste a questo cambiamento. Col risultato

di rendere poi difficile ai micro-imprenditori collegati di rientrare in gioco, una volta perso il canale di apprendimento con l'impresa "locomotiva" di riferimento.

Dunque, è essenziale in questa evoluzione, favorire la trasformazione delle reti distrettuali in corso non solo sostenendo i cambiamenti adottati dai leader nel loro modello di business ma anche superando gli ostacoli che frenano le innovazioni realizzate dalla "nuvola" degli altri produttori distrettuali. Se questi non investono a sufficienza sul nuovo e assumendo i rischi conseguenti – rischiano di trovarsi in difficoltà proprio nel momento in cui entrano in gioco innovazioni promettenti, ma anche impegnative.

Inoltre, bisogna considerare una cosa: chi parte da storie di successo, vissute in passato, resiste spesso ad allineare il proprio modello di business alle esigenze del nuovo paradigma competitivo. Specie se l'età è avanzata e i passi da fare sono impegnativi.

Il futuro di queste imprese deve mettere in conto una trasformazione delle filiere, dando un ruolo centrale a idee, modelli di design e comunicativi, sistemi di produzione 4.0, forniture e reti di vendita distribuite su scala ampia.

Integrando in modo di-

verso la propria azienda con le funzioni innovative, le conoscenze critiche e le fasi produttive di qualità che sarà conveniente mantenere nel circuito di prossimità locale.

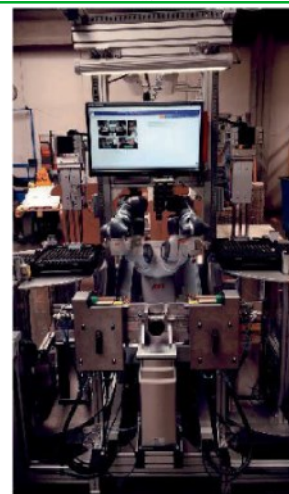
Gli uomini sono al centro di questa trasformazione, perché devono comprenderla, progettare e condividerla in forme che non sono date, ma vanno elaborate caso per caso, in modo responsabile e sostenibile nel medio-lungo termine.

Tuttavia – e qui sta il problema – non è detto che, nei distretti in essere, tutti i potenziali interessati siano capaci e disposti a farlo. Bisogna infatti fare investimenti importanti in tecnologie, capacità professionali, significati comunicabili e reti di relazione. Bisogna trovare chi finanzia il percorso di innovazione da compiere, assumendo i rischi del caso; e chi crede nelle proprie capacità di invenzione, relazione, condivisione. Pochi o tanti che siano.

Si tratta, insomma, di re-inventare se stessi, all'interno di una storia distrettuale e imprenditoriale che non finisce, ma ricomincia, in forme nuove e sfidanti. Usando il "vecchio" ogni volta che è ancora utile, per esplorare, con la passione e i mezzi richiesti, il nuovo e il possibile. —

Enzo Rullani

© BY NC ND AL OJ NI DIRITTI RISERVATI



L'intreccio fra digitale e industria

Le idee Boeri: dal legno la nuova Europa

ALLE PAGINE VIE VII



Stefano Boeri

In ingegneria e in architettura il Novecento è stato contrassegnato dall'acciaio e dal suo ciclo ma dai boschi può nascere un universo di scenari inaspettati e di attività dal grandissimo potenziale

Perché la nuova Europa potrebbe nascere dall'economia del legno

Un materiale adatto a intervenire in contesti ad alto rischio sismico come ad Amatrice

Risolverebbe la questione della messa in sicurezza delle città italiane

È adatto a un territorio in condizioni idro-geografiche delicatissime

Alternativa al cemento e distanza fra gli edifici fra le prime questioni da affrontare

STEFANO BOERI

Se è vero che l'innovazione tecnologica in ambito ingegneristico e architettonico del secolo scorso in Europa si è sviluppata e consolidata intorno all'acciaio e al suo ciclo economico, mi piace pensare che una nuova Europa possa nascere oggi dai boschi e dal legno – in altre parole, dall'economia straordinaria che le foreste possono generare, aprendo un universo di scenari inaspettati e nuove attività in grado di liberare un grandissimo potenziale, dal pun-

to di vista sia economico che culturale.

Il legno è un materiale estremamente versatile, in grado di adattarsi ad un'enorme varietà di soluzioni. Non ha di per sé una caratteristica stilistica e può quindi andare a sostituire elementi e componenti della produzione edilizia senza definirne e condizionarne il linguaggio. Dai mattoni in legno agli attuali esperimenti in corso in Canada e in Europa per costruire in altezza strutture interamente in legno, pensare al legno come sinonimo di "cottage" o "chalet" è ormai un pregiudizio

anacronistico.

Per fare un solo esempio, con il mio studio stiamo lavorando al progetto del primo bosco verticale francese, la Forêt Blanche che avrà una struttura portante interamente realizzata in legno, ridu-

cendo così drasticamente le emissioni di CO2 prodotte dalle costruzioni in cemento.

Si tratta di una sfida che – seppure in un contesto molto diverso – ho già sperimentato ad Amatrice quando sono stato chiamato a progettare il Po-



lo del gusto dopo il terremoto dell'agosto 2016. Il legno, per le sue qualità di elasticità, leggerezza e flessibilità, è infatti un materiale particolarmente adatto per intervenire in contesti ad elevato rischio sismico; un materiale che può contribuire a risolvere la questione della messa in sicurezza delle città e degli insediamenti urbani in Italia, un Paese con un territorio fragile, caratterizzato ovunque da condizioni sismiche e idro-geografiche particolarmente delicate.

Del resto, quando si è chiamati a lavorare in contesti altamente compromessi come quelli colpiti in Italia dal sisma, la questione della sicurezza diventa per forza di cose una questione di primaria importanza. Quando si opera per la ricostruzione è infatti prioritario offrire a chi tornerà ad abitare nelle aree colpite dal sisma la sicurezza di poter coabitare senza rischi nel futuro con un pericolo invisibile e sempre potenzialmente attivo.

Per questo, anche se la ricostruzione filologica è spesso considerata una sorta di riferimento obbligato per gli edifici che hanno un rapporto con la memoria collettiva, ricostruire "dov'era, com'era" non sempre è una strada perseguibile. La scelta di introdurre nuovi materiali, così come quella di cambiare la distanza tra gli edifici, sono tra le prime a dover essere affrontate. Basti pensare ad alcuni esempi virtuosi di ricostruzione post sisma, come quelli nel territorio emiliano e in Friuli, dove l'uso del legno ha garantito la massima sicurezza e portato benefici a tutto il sistema economico lo-

cale. È una sfida già in corso che deve coinvolgere tutte le forze disponibili, soprattutto Regioni ed enti locali che devono avere un ruolo primario. È una sfida che deve essere affrontata anche dal punto di vista culturale ed educativo, che riguarda quindi anche il mondo del sapere, della tecnologia, della ricerca e dell'università. Ma che deve in primo luogo coinvolgere il mondo delle imprese, della prefabbricazione e degli arredi. Oltre che quello del design e dell'edilizia.

Queste considerazioni mi hanno spinto ad organizzare, insieme a Fao, al Politecnico di Milano e al Comune di Mantova, il primo Forum Mondiale sulla Forestazione Urbana che si è tenuto a Mantova quest'autunno e che ha dato modo per la prima volta -ad architetti, urbanisti, paesaggisti, forestali, agronomi, amministratori e rappresentanti del mondo della politica e delle istituzioni- di incontrarsi e confrontarsi su come aumentare le superfici boschive nelle città e come tutelare le aree forestate nel territorio rurale e in quello naturale. Ma bisogna essere chiari: forestazione significa anche la cura dei boschi, attraverso una selvicoltura naturalistica che rispetti i cicli di vita delle piante; una cura che rappresenta una garanzia per la qualità dei boschi e per la loro biodiversità, oltre ad essere la condizione necessaria per la loro resa produttiva. Forestazione significa infatti lottare contro la progressiva erosione dei boschi e insieme, anche in paesi come l'Italia, riutilizzare la risorsa legno come volano per nuovi processi di sviluppo.

Del resto, mi piace ricordare che quando sono stato chiamato a realizzare il progetto scenico per Le Troiane di Euripide nella rappresentazione diretta da Murielle Mayette-Holtz e prodotta dalla Fondazione Inda, messa in scena al Teatro Greco di Siracusa a partire dal 10 maggio scorso, la prima idea è stata quella di utilizzare per la scenografia i tronchi dei boschi schiantati dopo la tempesta Vaia -che nello scorso autunno ha colpito le montagne del Friuli Venezia Giulia, del Veneto e del Trentino. Un modo per accompagnare alle voci delle donne troiane la presenza drammatica di alberi morti in seguito ad un catastrofe provocata dai mutamenti climatici provocati dalla nostra specie. Ma con un segno di speranza: al termine di questa stagione di programmazione teatrale, i tronchi recuperati sui Monti della Carnia dalla Filiera del Legno friulana rinasceranno infatti come legno per arredi ed edilizia grazie alla loro presa in carico da parte della filiera del legno siciliana, creando così un'economia e un ponte culturale ed economico tra Friuli e Sicilia, tra Nord e Sud del nostro Paese. Mi auguro che questo messaggio sia colto dal Governo italiano e che possa servire non solo ad affrontare davvero il rischio di un'epidemia di piante nei territori colpiti dalla tempesta Vaia, ma più in generale ad incentivare la creazione di una filiera del legno su scala nazionale, insieme alla costituzione di un Ministero del Legno e delle Foreste in Italia. —

 BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI

Nella foto grande
e a destra in alto il Polo
del gusto di Amatrice
progetto dello studio Boeri



Sfida sul contract duello coi tedeschi per conquistare i mercati esteri

L'arredamento "chiavi in mano" attività in espansione
Il friulano Gervasoni: «Una nicchia nella quale crediamo»

NICOLA BRILLO

Alivello mondiale sono quattro i distretti del mobile italiani protagonisti nel contract di fascia medio-alta. Due sono a Nordest (Veneto e Friuli), cui si aggiungono Brianza e Pesaro. L'Italia è dunque tra i principali attori, seconda solo alla Cina per esportazione netta (ovviamente non comparabile per qualità). Sulla fascia medio-alta i competitor sono tedeschi, anche se la loro produzione è concentrata principalmente su uffici e cucina.

Secondo una recente stima di FederLegno, il Nordest è una delle aree più attive nel contract, con quasi due terzi delle imprese esaminate che operano anche in questo settore, con una quota di fatturato superiore al 15%. Un mercato importante quello europeo del contract, che si stima attorno ai 10 miliardi l'anno. L'edizione 2018 del Rapporto Csil spiega come negli ultimi anni «il contract abbia assunto un'importanza crescente, addirittura determinante, per l'industria del mobile».

Nome storico del settore è Gervasoni, fondata nel 1882, attualmente gestita dalla terza generazione. Sono un centinaio i dipendenti della società, che progetta e produce soluzioni di arredo per la casa (indoor e outdoor) e per il contract. Due i brand, esportati in 80

Paesi: Gervasoni e Very Wood. Le vendite 2018 si attestano ad oltre 25 milioni, un terzo dal contract (Horeca, Navale, Custom). L'azienda è attiva da oltre 20 anni nel settore, grazie alla scelta lungimirante di Piero Gervasoni. «L'immobiliare in Italia è in difficoltà, ma il contract specie all'estero offre ancora importanti opportunità per le aziende italiane e del Nordest», spiega Giovanni Gervasoni, presidente Gervasoni Group (Gervasoni Spa e Ifa srl).

La sede produttiva principale è a Pavia di Udine (30 mila metri quadri), cui si aggiunge Premariacco. Nel maggio 2015 Gervasoni è entrata a fare parte di Italian Design Brands. Da qualche tempo è diventato importante il settore nautico. «È in fortissima espansione – aggiunge Michele Gervasoni, ad e direttore commerciale Gervasoni Group - Lavoriamo con Fincantieri in Italia, e poi molto all'estero. Il business sono le navi grandi da crociera, con forniture di diverse migliaia di pezzi per singola commessa». All'estero sta crescendo anche il settore delle case di riposo («Una nicchia in forte crescita, sulla quale crediamo e studiamo nuovi prodotti»).

In provincia di Treviso c'è la Doimo Contract srl, società nata come costola dell'omonimo gruppo di arredamento nel 1999 e che dal 2005 ha come attività principale quella di ar-

redo contract “chiavi in mano”. «Il made in Italy è ancora molto importante, ha un valore di identificazione forte nel mondo - spiega Doris Doimo, amministratore unico di Doimo Contract - . Ciò che ci distingue è la competenza di progettazione e l'assistenza del cliente nelle varie fasi del progetto dalla progettazione, alla produzione, all'installazione e assistenza post vendita».

In qualità di “main contractor” Doimo Contract realizza interni di hotel, spazi commerciali e residenziali, grazie al know-how del personale come architetti, interior designer, project manager. Cui si aggiunge la filiera produttiva del Gruppo Doimo. L'azienda di Moriago della Battaglia lavora dal 70 al 90% all'estero, a seconda delle annate. Le commesse arrivano principalmente dal Nord America, Africa, Medioriente ed Asia. La società ha venti dipendenti, impiegati in maggioranza nell'ufficio stile e tecnico, poi si avvale di competenze esterne.

Azienda del settore imbottiti della casa e accessori, da 18 mesi Saba ha varato un piano

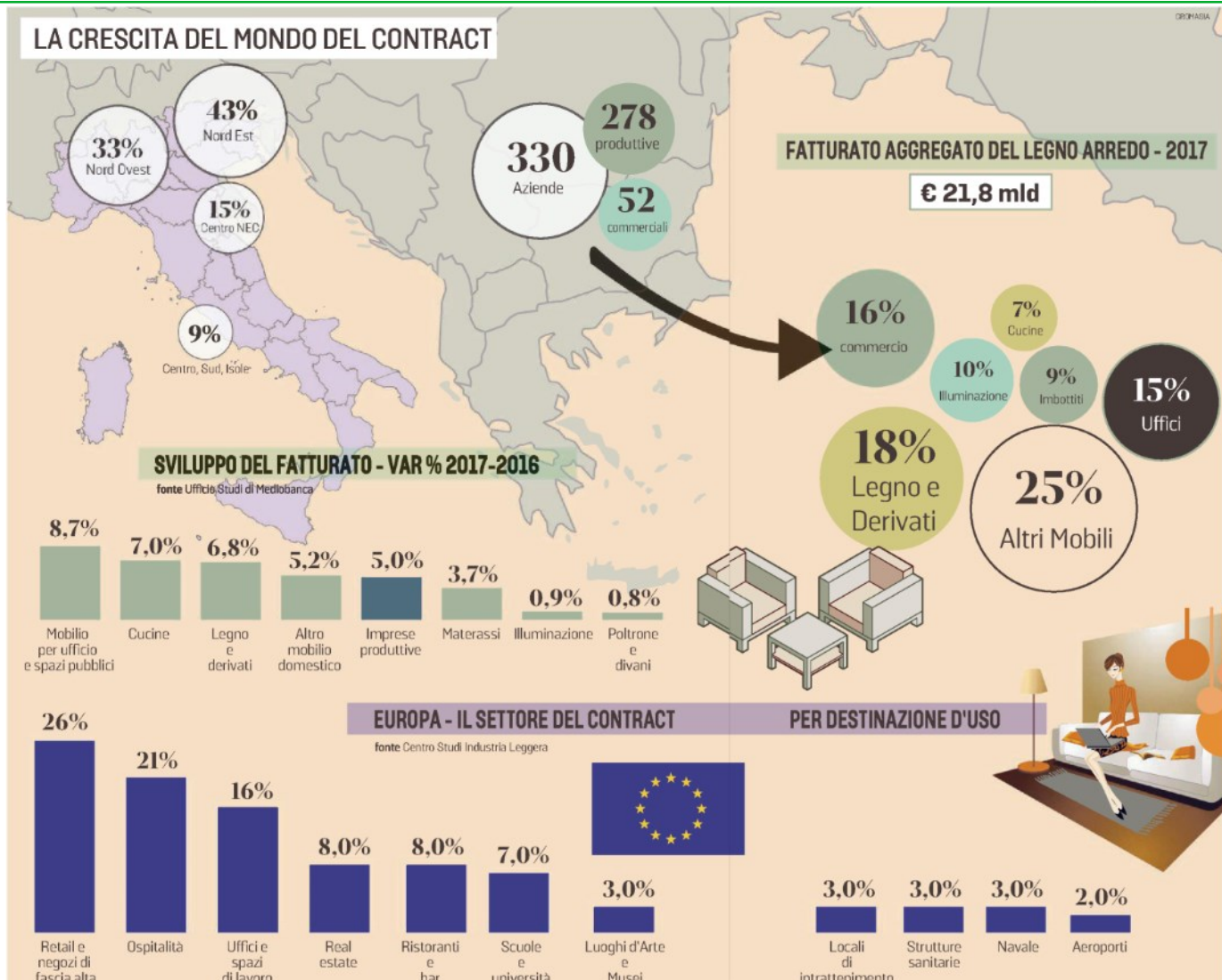


di sviluppo nel settore contract. Il debutto è stato con la fornitura degli uffici di Amazon, Microsoft ed Nh Hotel. «Stiamo definendo il nostro perimetro di azione, ci stiamo strutturando al meglio con nuovi manager, anche con certificazioni per la sicurezza – spiega Amelia Pegorin, ceo e presidente della società padovana di San Martino di Lupari -. Il mercato è cambiato, l'abitazione si vive sempre meno, mentre gli spazi lavorativi nel mondo oggi sono molto più curati, con un'attenzione al benessere». Il fatturato contract in breve tempo è salito al 10% e Saba sta puntando su aree precise: Italia, Uk ed Irlanda, Parigi, Barcellona e Madrid. Da lavoro a 50 dipendenti, si avvale di artigiani a "chilometro zero" per alcune lavorazioni e fa parte di Italian Design Brands.

Fondata nel 1989, Interna è un gruppo industriale con sede a Tavagnacco (Udine), leader mondiale nell'arredo contract di lusso. Tra i suoi clienti le principali catene alberghiere: Four Seasons, The Ritz-Carlton, Armani Hotels & Resorts, Amman Resorts, per citarne alcune. «Il settore del contract sta continuando a crescere in tutto il mondo, Italia a parte - spiega Diego Travan, presidente e fondatore di Interna, che con la moglie Derna Del Stabile guida l'azienda friulana -. Il nostro obiettivo è creare una piccola multinazionale del contract del lusso. Per fare questo abbiamo ampliato il nostro raggio d'azione e ci siamo rivolti ad altri mercati».

Ha quattro brand commerciali, cinque sedi operative nel mondo e un team composto da sessanta dipendenti e un indotto di mille persone, divisi tra i distretti del mobile veneto e friulano. Dal 2003 Interna ha cominciato a lavorare per le boutique di lusso (tra cui Chanel, Louis Vuitton, Armani, Prada, Cartier), Spa esclusive, segmento wellness e nelle residenze di lusso. Dal 2007 il settore nautico è diventato un business molto importante per Interna: «Lavoriamo nei cantieri di Saint Nazaire dove c'è una nostra business unit, poi in Italia a Marghera e Trieste, e nei cantieri navali tedeschi», conclude Travan. —

 BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LA SCHEDA



La specializzazione

Sono quattro i distretti del mobile italiani protagonisti nel contract di fascia medio-alta. Due sono a Nordest (Veneto e Friuli), cui si aggiungono Brianza e Pesaro. L'Italia è dunque tra i principali attori, seconda solo alla Cina per esportazione netta (ovviamente non comparabile per qualità). Sulla fascia medio-alta i competitor sono tedeschi, anche se la loro produzione è concentrata principalmente su uffici e cucina.



In accelerazione

Secondo una recente stima di FederLegno, il Nordest è una delle aree più attive nel contract, con quasi due terzi delle imprese esaminate che operano anche in questo settore, con una quota di fatturato superiore al 15%. Un mercato importante, quello europeo del contract, che si stima attorno ai 10 miliardi l'anno. L'edizione 2018 del Rapporto Csil spiega come negli ultimi anni «il contract abbia assunto un'importanza crescente, addirittura determinante, per l'industria del mobile».

GRANDI OPERE

Mose, corsa contro il tempo

«I soldi ci sono, non i progetti»

La preoccupazione di Linetti: «Con questi ritmi non finiremo entro il 2021»
 Tiene banco lo scandalo dei soldi per le consulenze. Fiengo: «Alla Comar gratis»

Cisnetto: «Il lavoro dei mio team rappresenta il 2% del totale erogato»

Mose fuori tempo massimo. «Con questi ritmi», ha scritto al ministero il presidente del Provveditorato alle Opere pubbliche Roberto Linetti, «non riusciremo a concludere i lavori come annunciato con i collaudi finali alla fine del 2021».

Ci sono ancora 900 milioni da spendere, peraltro tutti disponibili. Ma per la metà di questi mancano i progetti. Lavori che riguardano le opere complementari e i restauri all'Arsenale, la conclusione delle opere alle bocche di porto con il loro «inserimento paesaggistico», gli impianti. E soprattutto la riparazione delle «criticità», i tanti guasti scoperti negli ultimi anni con la gestione commissariale. Tubature sott'acqua da riparare, «steli» e tensionatori delle cerniere corrosi da sostituire e altro. Contenziosi e incertezza sulla strada da seguire non aiutano.

Intanto si aspetta l'esito della proposta del Mit (ministero delle infrastrutture) che aveva annunciato la nomina imminente di un nuovo commissario legato al decreto Sblocca Cantieri. E anche la decisione del governo sul ripristino dell'antico Magistrato alle Acque, proposta di Linetti e anche del Movimento Cinque Stelle, struttura prestigiosa travolta dallo scandalo nel 2014 e azzerata allora

dal governo Renzi.

Il Mav era diventato un provveditorato, come tutti gli altri. Intanto fa discutere la pubblicazione ieri della *Nuova* della lista egli stipendi e delle consulenze del Consorzio. «Non prendo tutti quei soldi, magari», precisa il commissario Giuseppe Fiengo: 240 mila euro il suo cachet e non 300 mila. Per il commissariamento del Consorzio. Perché l'incarico di commissario di Comar srl, la società di proprietà delle grandi imprese del Mose a sua volta commissariata dall'Anac di Cantone nel 2015, «viene svolto a titolo gratuito».

Enrico Cisnetto, titolare dell'omonimo studio di comunicazione, conferma di aver ricevuto dal Consorzio negli anni scorsi 560 mila euro. «La mia società», scrive al giornale, «ha fornito supporto per la comunicazione al Cvn dal settembre 2013 al dicembre 2015, impegnando il sottoscritto e un vasto numero di colleghi, e per di più inserendo a nostre spese un professionista stabilmente ed esclusivamente in servizio presso la struttura, il tutto per un importo complessivo di 560 mila euro». «Ma sul totale delle consulenze di quegli anni, 25 milioni di euro, secondo Cisnetto si tratterebbe di poca cosa. «Sui 25 milioni spesi dal Cvn per consulenze pesa per poco più del 2 per cento». Percentuale probabilmente ancora più bassa sarebbe se raffrontata con il costo finale del Mose, quasi sei miliardi di euro. Scopo dell'inchiesta non era quello di fare commenti sull'importo guadagnato da Cisnetto. Ma di pubblicare cifre che sono depositate agli atti. E che l'opinione pubblica ha il diritto di conoscere. —

A.V.

CC BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



I cassoni del Mose: i lavori dovrebbero concludersi entro il 2021

I COMMERCIALISTI**«Ampliare
il porto franco
e attivare
la Zes e la Zls»**

«Ampliare al più presto l'area franca attivando le Zone Economiche e Logistiche Speciale, rispettivamente Zes e Zls, per rivitalizzare il Porto di Venezia e favorire l'import-export delle imprese nordestine», lo hanno chiesto ieri al convegno "Prospettive del cluster marittimo tra dinamiche globali e determinanti locali: il caso del sistema portuale veneto" - organizzato dal Porto di Venezia, dal Consiglio Nazionale dei Commercialisti e dall'Ordine dei Commercialisti di Venezia - i commercialisti veneziani con il presidente Massimo Da Re. «Le Zes e le Zls» ha detto Da Re «sono fondamentali per la competitività del settore portuale perché porteranno sviluppo e posti di lavoro, oltre agli sgravi fiscali per le imprese che rappresentano un'occasione per attrarre nuovi investitori». «Occorre fare presto» ha aggiunto «perché il sistema delle Zes sta per scadere, c'è tempo fino alla fine dell'anno per portare a casa il risultato, se non cogliamo questa opportunità sarà una perdita per il territorio». —



TESSERA

Aeroporto, ultimate più della metà delle opere previste dal Masterplan

I vertici di Save spa hanno fatto il punto con i dirigenti dell'Enac Spesi 507 dei 900 milioni di investimenti previsti fino al 2021

Oggi nuovo corteo di protesta contro il taglio di alberi per nuovi parcheggi

Più della metà delle opere previste dal Master Plan 2012/2021 per la riqualificazione e l'adeguamento delle infrastrutture dell'aeroporto Marco Polo sono state completate, con una spesa di 507 milioni sui 900 previsti.

Un intervento che sta sollevando anche più di qualche protesta dei residenti a Tessera e Campalto, ultima della serie quella del taglio degli alberi, per far posto a nuovi parcheggi. Proprio per oggi è annunciata una nuova manifestazione pacifica di protesta – con ritrovo davanti alla chiesa di Tessera alle ore 10 – organizzata dal Criaave, il comitato dei “Cittadini per la Rimozione dell’Impatto Ambientale dell’Aeroporto di Venezia”.

Sui cantieri del Masterplan in corso, è stato fatto ieri il punto nella sede di Save spa, la società che gestisce in concessione lo scalo, dall'amministratore delegato Monica Scarpa e dal presidente Enrico Marchi, durante un incontro con il presidente di Enac, Nicola Zacheo, il direttore generale, Alessio Quaranta, e il direttore centrale Vigilanza Tecnica, Roberto Vergari. A meno di un anno dal via ai lavori, iniziati nell'agosto dell'anno scorso, il bilancio delle opere concluse comprende l'edificio della nuova darsena e il “moving walkway” di collegamento con il terminal partenze e arrivi, le

nuove caserme di Guardia di Finanza e Vigili del Fuoco, la centrale di “trigenerazione” per i consumi energetici, il primo ampliamento dell'aerostazione. Sono ancora in corso i lavori di riqualifica e adeguamento delle piste di volo, avviato lo scorso 1° settembre. Il primo aprile scorso ha preso avvio la terza fase di realizzazione delle opere di rifacimento della pavimentazione e degli impianti della pista principale di decollo e atterraggio, l'ammodernamento dei raccordi esistenti e la realizzazione di nuovi raccordi ad alta velocità tra la pista principale e quella secondaria. La riapertura al traffico della pista principale è prevista da Save per il prossimo 1° luglio e l'intero intervento, dal costo complessivo di 135 milioni di euro, terminerà a settembre 2020. L'unica incognita resta la bretella di collegamento ferroviario con la stazione di Mestre – che dovrebbe essere completata entro il 2025 con una spesa di circa 400 milioni di euro –, per la quale non è ancora stato predisposto un progetto esecutivo e non è chiaro se sarà realizzato il costoso tracciato “a cappio” – voluto da Save –, composto da un solo binario di ingresso e di uscita dall'aerostazione. All'ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) – in qualità di autorità di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, sottoposta all'autorità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – spetta vigilare e controllare il procedere dei cantieri, attraverso un suo “Alto vigi-

lante” e una “commissione di collaudo in corso d'opera”.

Enac ieri ha preso atto anche della prosecuzione dei lavori di ampliamento dell'area extra Schengen del terminal, mentre sono in fase di gara quelli relativi al futuro ampliamento lato Nord. «In tutto, ad oggi» ha spiegato ieri Save «sono 9 i cantieri attivi in aeroporto, riguardanti anche opere di minore entità e visibilità, ma altrettanto necessarie ai fini operativi quali, ad esempio, l'adeguamento dei piazzali di fronte all'edificio cargo e il nuovo varco doganale».

«La loro concomitante operatività» ha sottolineato Save «comporta una grande attività di coordinamento con Enac».

Nei 9 cantieri lavorano giornalmente circa 500 persone, 340 delle quali nel solo cantiere delle piste di volo. Un'attività complessa e costante che causa più di qualche problema operativo alle compagnie aeree, agli handlers, al loro personale e a quello delle imprese occupate nei cantieri.

Save ha assicurato che «i lavori nei cantieri vengono eseguiti senza alcuna interruzione della normale attività dello scalo, anche attraverso l'applicazione di procedure di sicurezza e limitazioni specificamente individuate».

Presidente e amministratore delegato di Save spa ieri hanno fatto anche il punto sulla “sostenibilità ambientale” dell'aeroporto, precisando che il Masterplan, approvato da Enac «prevede investimenti in quest'area pari a 46,5 milioni di euro, 25,5 dei quali ad oggi già impiegati». —

G.Fav.





Un cantiere di lavoro all'aeroporto Marco Polo di Tesserà

IL PRESIDENTE DEGLI INDUSTRIALI DEL VENETO

Zoppas frena l'entusiasmo di Lega e M5s «Tav Verona-Padova, paralisi fino al 2021»

«Non è il momento di scherzare con il fuoco. Il governo non riesce a sbloccare nemmeno i cantieri già avviati»

VENEZIA. Il colpo di bacchetta magica del governo sulla Tav Brescia-Padova non ha convinto Confindustria Veneto che invita alla cautela: non è il momento di scherzare con il fuoco, dice il presidente Matteo Zoppas. Il grido di dolore lanciato dalle categorie economiche convocate a Padova da Uniocamerale sui ritardi delle grandi opere è giunto fino a Roma tanto che il ministro Toninelli ha assicurato: i cantieri della Tav proseguono. E il vicepremier Salvini ha rilanciato: «Ho fatto la voce grossa e l'alta velocità è ripartita». In realtà non è cambiato nulla. E ne prende atto Confindustria, che una settimana fa a Venezia ha convocato i candidati alle elezioni europee e li ha messi a confronto con i presidenti delle associazioni imprenditoriali di Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Trentino-Alto Adige.

«Leggo sui quotidiani che verrà realizzato quanto chiediamo noi imprenditori, ossia la tratta veneta della Tav Verona-Padova. Solo che verrà realizzata dopo il 2021. Non è il momento di scherzare con il fuoco» dichiara Matteo Zoppas. «Non ci interessa di chi sarà il merito della sua realizzazione post 2021, ma ci interessa che si inizi immediatamente il processo di progettazione e di avvio dei cantieri senza tempi morti. Altrimenti siamo come quelle persone che dicono di volersi

mettere a dieta ma la inizieranno comunque dal giorno dopo. Se non siamo capaci di sbloccare i cantieri già aperti, figuriamoci cosa succederà per ciò che verrà fatto dopo il 2021. Sono gli imprenditori che creano lo sviluppo economico dal quale si genera occupazione e queste risposte non sono coerenti con le esigenze del territorio produttivo», afferma il leader di Confindustria Veneto.

«Le infrastrutture, opere fondamentali per restare competitivi in un mercato ormai internazionale, devono avere la precedenza. Devono essere realizzate nell'immediato. L'appello degli industriali veneti, è che vengano riviste le priorità e le tempistiche dello sviluppo della Tav per tratta Verona-Padova. Ciò che può accadere tra oggi, il 2021 e quando forse potrà partire l'opera, lascia un certo amaro in bocca», conclude Matteo Zoppas.

Confindustria è scettica perché la Tav è sul tappeto da trent'anni con un cronoprogramma che grida vendetta per il tempo sprecato e i costi insostenibili. Il ministro Toninelli ha assicurato che i fondi ci sono perché Rfi ha messo a bilancio 8,6 per la Tav Brescia-Padova, 4, 4 dei quali per il tratto da Verona alla città del Santo. Ma se ne riparla dal 2021, quindi fra due anni e resta sempre da sciogliere il nodo Vicenza. Domani i parlamentari berici usciranno allo scoperto con le loro proposte, ma la Lega che governa da un anno con il M5S non è riuscita a sbloccare la paralisi. E la polemica infuria. —



Matteo Zoppas (Confindustria)

BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Coop Casa, bilancio in utile. Continua l'opera di social housing

I conti. Nel 2018 valore della produzione a 464 mila euro. 100 soci sono diventati proprietari

TRENTO. Prossima a raggiungere i primi dieci anni di attività, Coop Casa ha archiviato il 2018 con un risultato positivo. Dal 2010, anno della sua nascita, ha seguito oltre 1.300 soci, costruito oltre 250 appartamenti e altrettanti garage pertinenziali. Ieri l'assemblea dei soci. L'utile ha sfiorato i 29.000 euro. Il valore della produzione ha raggiunto 464.000 euro. «Quello archiviato è stato un anno particolare - spiega Federcoop - caratterizzato dal rinnovo delle cariche sociali. È stato eletto il nuovo presidente, Gianni Tognotti. Alcuni mesi prima era stato nominato il nuovo direttore Andrea Rinaldi».

Nel corso del 2018 si è registrato un assestamento della base sociale con l'uscita di un socio e il conseguente riassetto delle partecipazioni in capo a Federazione trentina della Cooperazione, Consorzio lavoro ambiente e Consolida. «Elementi di discontinuità che - viene precisato - hanno impegnato la società in una nuova fase di analisi necessaria per riposizionare e rilanciare l'attività con l'obiettivo di definire il suo sviluppo a medio lungo termine».

È proseguita l'attività di gestione dei progetti promossi dalla dozzina di cooperative edilizie distribuite sul territorio provinciale: nel 2018 oltre 100 soci sono diventati proprietari dei rispettivi appartamenti e garage pertinenziali. Nel 2019 se ne prevedono oltre 80. Coop Casa, inoltre, è gestore sociale in collaborazione con la cooperativa Kaleidoscopio, nel Fondo Housing Sociale Trentino che vede coinvolti Finint Investments Sgr, Pensplan, Cassa Depositi e Prestiti e Provincia per soddisfare il bisogno abitativo di chi non è in grado di accedere con propri mezzi a un'abitazione.



• Da sinistra Tognotti e Rinaldi



Il ministro Toninelli**«Sull'A22 abbiamo liberato investimenti»**

TRENTO. «Il Governo sta sbloccando tutta una serie di cantieri e dossier fermi» ha detto ieri il ministro dei trasporti, Danilo Toninelli, riferendosi anche alla concessione A22. «Sapete che abbiamo finalmente concluso una prima concessione autostradale totalmente pubblica, la Modena-Brennero - ha aggiunto Toninelli - in cui i dividendi che c'erano prima si sono trasformati in investimenti, che significa prima concessione autostradale interamente pubblica, consorzio di enti pubblici che utilizzeranno fino all'ultimo centesimo degli utili per reinvestire sul territorio, che significa maggiore sicurezza dell'autostrada stessa e maggiori investimenti in tutte le opere di adozione. È una cosa straordinaria - ha aggiunto il ministro - perché prima il paradigma era facciamo soldi per dividerceli, legittimamente, ora il paradigma è gli utili li reinvestiamo».



A31, studio di fattibilità in 3 mesi

La giunta provinciale a Ronzo. Il presidente Fugatti insiste: «Il Trentino non si può tirare indietro, ci sono gli accordi che risalgono al 2015. Rinunciare all'autostrada significherebbe pagare penali altissime. Il dialogo resta aperto con i Comuni, limiteremo l'impatto ambientale»

RONZOCHIENIS. L'occasione era la riunione della giunta provinciale a Ronzo, dove accolti dalla sindaca Piera Benedetti presidente e assessori hanno portato provvedimenti di varia natura - dalle tariffe elettriche agevolate per gli impianti sportivi al contenimento dei tempi d'attesa per le prestazioni sanitarie, dalle nuove assunzioni per il cantiere del tunnel Loppio-Cretaccio ai fondi statali per mettere in sicurezza scuole, strade ed edifici pubblici - ma era chiaro fin dall'inizio che l'argomento del giorno fosse la Valdastico con sbocco a Rovereto Sud, dopo il via libera allo studio di fattibilità sul tracciato che sbucca in Vallagarina. Il presidente Maurizio Fugatti non ha nessuna intenzione di fare passi indietro.

«Non abbiamo diritto di veto» Il Trentino - ha detto Fugatti - non si può tirare indietro, non ha diritto di veto rispetto a quest'opera, pena il rischio di vedersi richiedere i danni dalla società concessionaria. Nel 2015 la partita è stata sbloccata con l'allora ministro Delrio e la

giunta provinciale precedente aveva ipotizzato l'uscita in Val Sugana. Ma in ogni caso, anche se non ci fosse l'accordo, noi avremmo comunque l'intenzione di farla, con uscita a Rovereto sud. Giovedì sera abbiamo ribadito ai sindaci la volontà di minimizzare l'impatto ambientale dell'opera. Crediamo che, con il dialogo con le amministrazioni comunali che deve sempre essere cercato, il Trentino debba andare avanti». Rispondendo alle domande dei giornalisti, il presidente ha ricordato che negli accordi con A22 sono previsti 100 milioni per la tangenziale di Rovereto ed è prevista la terza corsia dinamica sul tragitto Verona - Bolzano. «Sono un uomo della Vallagarina - ha concluso - e ritengo che la Valdastico possa avere un interesse per questo territorio che ha soprattutto vocazione industriale e artigiana. Turismo e agricoltura sono settori importanti, in Vallagarina, ma non prevalenti. La vocazione del territorio rimane industriale e artigianale e c'è bisogno di lavoro».

Dialogo con i Comuni

In ogni caso, ha insistito Fugatti, la posizione della giunta è di dialogo con le amministrazioni, anche con quelle che la Valdastico non la vogliono. Come dire, la stragrande maggioranza dei consigli comunali della Vallagarina. «Il dialogo è aperto con tutti quelli che vorranno dialogare - ha detto il presidente della Provincia -, chi è contrario è legittimato ad esserlo, ma non deve ammantare la propria contrarietà di questioni tecniche come la salvaguardia dell'acquedotto di Spino, che con il nuovo tracciato di cui tra tre mesi avremo lo studio di fattibilità non verrà nemmeno toccato. Ci sarà un impatto ambientale, ma il nostro sforzo sarà di ridurlo al minimo». L'unico "no" che potrebbe valere lo stop al progetto, secondo Fugatti, è quello del ministero, anche perché solleverebbe la Provincia dalle responsabilità di dover risarcire la concessionaria autostradale che si accinge a fare l'investimento proprio sulla base degli accordi di quattro anni fa tra l'ex ministro Delrio e la giunta Rossi. **G.I.L.**

HANNO DETTO



L'uscita a Rovereto Sud è fondamentale per portare lavoro in Vallagarina
Maurizio Fugatti





• La giunta provinciale riunita ieri al municipio di Ronzo. Molti i temi trattati nella riunione di giunta, ma è ancora il tema Valdastico a tenere banco FOTO MATTEO FESTI

LA SORPRESA DAL VENETO

Confindustria Vicenza e Confartigianato d'accordo con i sindaci: «Lo sbocco a Marco è una porcheria»

• ROVERETO Lo sbocco della Valdastico a Rovereto sud "è una porcheria". Se lo dicesse un qualunque portavoce dei comitati anti Pirubi, o dei gruppi che raccolgono firme contro il progetto, o finanche delle minoranze di centro sinistra, non sarebbe una notizia, e non saremmo qui a raccontarlo. Invece si tratta di Roberto Travaglini di Confindustria Vicenza, ma non è il solo, sul fronte veneto, che mugugna contro l'ipotesi portata avanti da Fugatti. Tutti i sindaci locali sono contrari e promettono opposizione assoluta se il progetto andrà verso Marco e non verso Trento. Mentre in Trentino la giunta provinciale è compatta e lavora per l'uscita a Marco, in Veneto aumentano le proteste e la contrarietà alla proposta di Fugatti: sindaci, rappresentanti di Confindustria e non solo chiedono alla regione Veneto e in particolare a Zaia di fare qualcosa. Zaia, dal canto suo, ancora non si espone, dicono le malelingue che non lo farà, almeno sino alle europee. Il dibattito sul fronte vicentino si sta scaldando, perché l'autostrada A4 - dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha dato ragione a Besenello e ha azzerato tutto il procedimento - deve rifare il progetto, anche per svincoli e passaggi nei paesi della valle dell'A-

stico. Al di là delle rivendicazioni delle singole amministrazioni (un garbuglio, tra chi chiede caselli, chi chiede by-pass, chi è contrario a certi viadotti in zone di tutela e così via) la discussione è sulla proposta di uscita a Rovereto Sud. E sembra essere l'unica cosa che mette d'accordo tutti. Nell'essere contro.

«Dobbiamo convincere Zaia che così non va bene, con un'autostrada che non ci porta in Europa, ma a Verona», riferisce al quotidiano AltoVicentino Online Nereo Dalla Vecchia, del mandamento di Schio di Confartigianato, mentre il suo collega Travaglini di Confindustria parla di "porcheria" e che "bisogna avere il coraggio di andare da Zaia e la Regione deve prendersi le sue responsabilità". La contrarietà a Rovereto Sud è emersa unanime in un recente incontro dove la Serenissima ha presentato ai sindaci la nuova proposta del lotto veneto dell'autostrada. Su Rovereto Sud il sindaco di Pedemonte parla di "follia, sia dal punto di vista ambientale che del traffico. In questo modo verrà usata ancora la Valsugana". Con lui tutti gli altri sindaci: "Se va verso Rovereto Sud ci opponiamo in maniera totale e assoluta". Il fronte "interno" dei fautori dell'autostrada pare ancora più caldo di quello esterno. M.S.



• Anche i veneti sono contrari



VALDASTICO, TUTTE LE BUGIE DEL GOVERNATORE FUGATTI

Valdastico

TUTTE LE BUGIE DI FUGATTI

Fugatti è sceso a Ronzo e rilancia la Valdastico con uscita in Vallagarina. A sostegno della sua fissazione cita l'accordo sottoscritto dalla Provincia con governo e Regione Veneto, che a suo dire vincolerebbe il Trentino al completamento della autostrada.

ALESSIO MANICA

Parla addirittura di costose penali. Inoltre richiama il sostegno di industriali e artigiani e afferma che è stato commissionato uno studio di fattibilità alla concessionaria che risolverà ogni problema ambientale. ma è davvero così?

1. La Provincia di Trento non può sottrarsi al completamento della Valdastico: Chi lo dice? Fugatti e la Lega veneta alla quale sembra obbedire? Da decenni la Serenissima e Vicenza dicono che non possiamo impedire la Valdastico, ma se così fosse ce l'avrebbero imposta. Invece il completamento della Valdastico non potrà aggirare le nostre competenze primarie e quindi senza volontà politica e senza previsione urbanistica non se ne farà nulla (cosa peraltro ricordata dal Comitato paritetico!) Tant'è che lo stesso Fugatti poi dice: potere di veto o non potere, io vado avanti. Cioè riconosce che sta dicendo una bugia.

2. Dovremmo pagare onerose penali se non lasciamo completare la Valdastico. E dove sono scritte queste penali? Su questo presenterò una specifica interrogazione perché quando si raccontano bugie bisogna pure che se ne risponda sul piano istituzionale. È pur vero che la Lega fa delle false notizie il suo strumento di comunicazione quotidiana, ma quando si vestono i panni di presidente della Provincia è doveroso smetterla con la campagna elettorale piena di falsità.

3. L'unica cosa che c'è è un documento sottoscritto da Rossi con il quale aveva purtroppo riaperto alla Valdastico, sebbene in versione non autostradale. In questo documento la Provincia si era impegnata prima a partecipare al Comitato paritetico con governo e Veneto per «verificare la sussistenza di tutte le con-

dizioni previste per l'intesa» e poi «di proseguire il perfezionamento dell'intesa per un corridoio di interconnessione che in Trentino si configura come collegamento tra viabilità ordinarie (tra la statale della Valsugana e quella del Brennero)... previa adozione di convergenti atti decisionali degli organi competenti nonché previa fase partecipativa».

Dunque nessun accordo per il completamento della Valdastico, ma solo l'impegno, dopo una fase partecipativa (che non c'è stata) e gli atti necessari (che non ci sono) convergenti (e qui proprio non ci siamo), di sottoporre un progetto al Cipe.

4. "Convergenti": qui casca l'asino perchè la Valda-

stico è una follia che comunque non si può realizzare se non c'è una volontà convergente tra governo, Veneto, (Serenissima) e Trentino. L'annullamento da parte del Tar della delibera del Cipe riguardante il tratto veneto in quanto assente una progettazione in Trentino ha detto chiaramente che non basta una volontà, ce ne vogliono due e convergenti.

Ora Fugatti, anche trovasse il consenso trentino, che non c'è, anzi fino ad ora ha incontrato una sollevazione popolare e anche degli amministratori locali, di sicuro non incontra il consenso veneto. Perfino gli industriali e gli artigiani vicentini definiscono una porcheria l'uscita a Rovereto, perché loro vogliono andare in Europa, non a sud, con il che si smentisce il vantaggio economico per la Vallagarina che sta solo nella testa di Fugatti. Ma è lo stesso ministero che smentisce Fugatti, dicendo che Trentino e Veneto stanno procedendo separatamente con obiettivi diversi!

5. È stato commissionato uno studio di fattibilità. Bene. Nel 1965 fu commis-



sionato il primo studio alla Tecnilal con sbocco a Trento (c'era anche l'ingegner Gentilini progettista della A22 che fu chiamato da Kessler nei primi anni '70 a redigere un secondo progetto sempre con sbocco a Trento). Negli anni '80 terzo progetto con sbocco a Rovereto e qui la Provincia commissiona a Gelmini uno studio per comparare l'uscita a Trento e quella a Rovereto, poi affida una consulenza a Zambrini. A questo punto la Serenissima affida un'altro studio di fattibilità a quattro società tra cui l'Ata di Arco e arriviamo al progetto definitivo del 1995 con lo sbocco a Besenello e poi, ed è cronaca recente, con il ritorno dell'opzione Valsugana prima e quella adesso a Rovereto.

Morale: non prendiamoci in giro, gli studi professionali son felici di lavorare ma abbiamo gli armadi della Provincia pieni di studi di fattibilità, non è questo il punto, la fattibilità si considera quando si è risolto prima il nodo: a che serve la Valdastico? Chi la vuole? Quali risorse e quale sostenibilità?

Solamente dopo, non prima, si parla di tracciati. Ma gli studi di fattibilità servono a questo governo provinciale per prendere tempo, per nascondere l'assenza di una comune idea sulla mobilità e sul futuro.

