

Rassegna del 18/09/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

| | | | | | |
|------------|--|----|---|---------------|---|
| 18/09/2019 | Corriere del Mezzogiorno Puglia e Matera | 11 | Sussurri & Grida - Ance Bari-Bat Ipotesi Bonerba | Fatiguso Vito | 1 |
| 18/09/2019 | Giornale di Vicenza | 8 | Oggi il convegno sulla gestione dell'edificio 4.0 | ... | 2 |

SCENARIO

| | | | | | |
|------------|--|----|--|---------------------|----|
| 18/09/2019 | Gazzettino | 6 | Svolta al vertice fuori Castellucci «Ho chiesto io di lasciare» - Atlantia, svolta al vertice Castellucci si dimette la gestione a un comitato | Amoruso Roberta | 3 |
| 18/09/2019 | Gazzettino Venezia | 12 | Prima "pietra" per H-campus | Zanardo Mattia | 5 |
| 18/09/2019 | Gazzettino Venezia | 9 | Aree edificabili, tetto di 258 ettari fino al 2050 | Guidone Paolo | 7 |
| 18/09/2019 | Giornale di Vicenza | 7 | Intervista a Luigi Schiavo - «Stop banalità, edilizie Vicenza può sognare» | Zuccon Cinzia | 8 |
| 18/09/2019 | Giornale di Vicenza | 9 | Case Erp, la legge resta Correzioni su 5 mila casi | Giacomuzzo Cristina | 10 |
| 18/09/2019 | Mattino Padova | 2 | «Sì alla linea merci diretta fra Venezia e Interporto» - «Sì alla linea ferroviaria tra porto e Interporto La Regione ci investe» | Mirian Matteo | 12 |
| 18/09/2019 | Mattino Padova | 3 | Interventi Rfi, Padova a secco E Mestre amplia la stazione | M.MAR. | 15 |
| 18/09/2019 | Mattino Padova | 2 | «Governo, il Veneto è assente ma qui si produce il 9,4 % del Pil» | ... | 17 |
| 18/09/2019 | Nuova Venezia | 17 | Mose, imprese senza soldi Diffida ai commissari Cvn | Vitucci Alberto | 18 |
| 18/09/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 15 | Mion ricompatta la dynasty e si prepara a restare a lungo | Paolini Roberta | 19 |
| 18/09/2019 | Stampa | 16 | Il cemento avanza 50 km quadrati di territorio divorati ogni anno | Baggi Guia | 20 |
| 18/09/2019 | Trentino | 22 | Nuovi vertici per la società dell' Eurotunnel | ... | 21 |

Sussurri & Grida

di **Vito Fatiguso**

Ance Bari-Bat Ipotesi Bonerba

Dopo la rinuncia del costruttore Vito Barozzi (a capo della Co-bar di Altamura) per la presidenza dell'Ance Bari-Bat si apre una nuova fase. Lunedì 23 settembre gli industriali edili si ritroveranno per aprire il con-



fronto. Il presidente uscente, Beppe Fragasso, dovrà trovare un suo sostituto. L'opzione più logica porta a Nicola Bonerba (in foto), attuale vice presidente vicario (nonché presidente Ance Puglia).



SMART BUILDING ITALIA Oggi il convegno sulla gestione dell'edificio 4.0

La piattaforma Smart Building Italia porta oggi dalle 9 a palazzo Bonin Longare, in corso Palladio 13, il roadshow "Dalla progettazione impiantistica alla gestione dell'edificio 4.0" ("La nuova frontiera dell'edilizia"), organizzato da Anitec-Assinform, costola hi-tech della Confindustria e Ance con i Collegi geometri e periti industriali.



Atlantia

Svolta al vertice fuori Castellucci «Ho chiesto io di lasciare»

Amoruso a pagina 6

Il futuro del gruppo Benetton

Atlantia, svolta al vertice Castellucci si dimette la gestione a un comitato

►Cda-fiume per decidere di liquidare l'Ad e rinviare la scelta del suo successore ►Deleghe al presidente Cerchiai e a quattro consiglieri. Guenzi sarà direttore generale

DA 18 ANNI NEL GRUPPO AVRÀ UNA BUONUSCITA DI 13 MILIONI (OLTRE AL TFR) CON MANLEVA SU RISARCIMENTI E INDENNIZZI

IL TITOLO RECUPERA IN BORSA L'1,5% DOPO AVER PERSO IL 15% IN DUE SEDUTE DOPO L'ESCALATION GIUDIZIARIA

LA STRATEGIA

ROMA Il cda di Atlantia ha deciso per la svolta e lo ha fatto, come previsto, incassando il passo indietro «condiviso» dell'ad Giovanni Castellucci. Sarà un comitato esecutivo, almeno per il momento, a traghettare la società che controlla Autostrade per l'Italia e Adr verso un nuovo vertice, evitando scossoni nella trattativa con il governo sulla concessione autostradale ma anche sulla rotta verso Alitalia. Hanno pesato le preoccupazioni della famiglia Benetton, che attraverso Edizione controlla il 30,25% della holding, sulla decisione del cda fiume di ieri. Ma ha avuto il suo ruolo anche la determinazione a salvaguardare la strategia futura di Atlantia, da un anno sotto i colpi dei Cinquestelle e delle inchieste giudiziarie scattate dopo la tragedia del Ponte Morandi.

Il colpo di grazia è giunto con l'inchiesta bis della Procura di Genova sui falsi report che fotografavano le condizioni delle infrastrutture gestite da Autostrade anche dopo il crollo di Genova. Documenti e intercettazioni che hanno fatto scattare la scorsa settimana tre misure cautelari e sei interven-

ti interdittivi dalla Procura, sei sospensioni tra Aspi e Spea e la scelta di Autostrade per la «totale trasparenza» su manutenzione e controlli. Ma certi "buchi" nella sicurezza sono stati considerati inaccettabili per la famiglia Benetton che, dopo aver annunciato «iniziative necessarie e doverose», ha tracciato la linea non più rinviabile del voltare pagina al vertice di Atlantia.

IL CAMBIO DI PASSO

La parola d'ordine è cambiamento, è il mandato comunicato alle seconde generazioni e ai manager. La famiglia punta trovare una mediazione e riaprire il dialogo a livello governativo. Anche a costo di bere l'amaro calice, con il passo indietro di Castellucci che ancora ieri per alcuni era in forse. Al punto da far scrivere nel comunicato che l'uscita del manager, ex amministratore delegato di Autostrade e da 18 anni uomo di fiducia della famiglia, è una soluzione «consensuale». Mentre sarebbero stati i fondi esteri a spingere verso una gestione della transizione affidata a un comitato, invece che nelle mani di

un'unica figura. Così le deleghe esecutive sono trasferite in via temporanea al presidente Fabio Cerchiai, insieme a quattro consiglieri, Carlo Bertazzo, Anna Chiara Invernizzi, Gioia Ghezzi e Carlo Malacarne. Mentre Giancarlo Guenzi, da oggi direttore generale, cede il testimone di cfo a Tiziano Ceccarani. Una via, questa, prevista dallo statuto, che consente di prendere tempo - sotto la guida del presidente - per cercare un nuovo amministratore delegato. Ma è anche una soluzione market friendly, agli occhi di investitori come GIC Pet. Limited, il fondo sovrano del governo di Singapore, (con l'8,14% di Atlantia) e dell'inglese HSBC Holdings (5%), che insieme a Lazard Asset management (5%), alla Fondazione del-



la Cassa di Torino (5,08%) e alla holding dei Benetton hanno in mano quasi il 50% del capitale. Mentre anche buona parte del flottante è in mani estere. Del resto, il titolo Atlantia, che nelle ultime due sedute aveva accumulato una perdita in Borsa di circa il 15%, ha chiuso la seduta di ieri in recupero dell'1,5% (a 20,76 euro) in attesa dell'esito del cda quasi scontato.

Sullo sfondo resta l'operazione Abertis, da implementare, la delicata partita della revisione complessiva delle concessioni autostradali che si incrocia con la possibile revoca dei 38 chilometri del Ponte Morandi. E c'è l'offerta per il controllo di Alitalia insieme a Fs, Delta e Mef, da chiudere entro un mese. Resta ovviamente aperto anche il complesso dossier delle indagini giudiziarie.

Castellucci lascia il gruppo con 13 milioni di buonuscita, da percepire a rate fino al 2022 a patto che «non emergano condotte dolose» del manager, oltre alle competenze di fine rapporto. Ma per qualsiasi giudizio civile, penale o amministrativo che dovesse coinvolgere il manager anche dopo la cessazione dei rapporti «ogni onere, anche per indennizzi e risarcimenti e anche per spese legali e peritali, sarà a carico della società», chiarisce il cda di Atlantia. Salvo che emergano «condotte dolose comprovate e accertate» dell'ex amministratore delegato, che ieri ha chiuso un'era durata tredici anni, e che ha visto il gruppo diventare un leader globale nel settore delle infrastrutture. Un gruppo che gestisce 14.000 chilometri di autostrade a pedaggio, gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino in Italia e i tre scali di Nizza, Cannes-Mandelieu e Saint Tropez in Francia con oltre 60 milioni di passeggeri complessivi l'anno, con 32.000 dipendenti complessivi.

Roberta Amoruso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

1 14 agosto 2018 crolla il ponte

Alle 11.36 del 14 agosto 2018 il Ponte Morandi a Genova sull'autostrada A10 crolla provocando 43 morti tra le persone a bordo dei mezzi che stavano transitando

2 24 aprile, l'ad confermato

Il cda di Atlantia conferma con un ampio consenso Giovanni Castellucci come amministratore delegato della società

3 13 settembre I falsi report

Scattano le misure cautelari per l'inchiesta bis riguardante i report «ammorbidenti» sulle condizioni dei viadotti gestiti da Autostrade



IN USCITA Giovanni Castellucci

Prima "pietra" per H-campus

► Posata la prima pietra del complesso universitario ► Con i promotori dell'iniziativa Zaia e Brugnaro voluto dal gruppo Donadon fra Quarto e Roncade «Per avere risultati bisogna tirare fuori i soldi»

**TRENTAMILA METRI
QUADRATI DI SUPERFICIE
COPERTA E AMPIE
AREE ALBERATE
L'ACCESSO SARÀ
DALLA TRIESTINA**

LA CERIMONIA

La prima pietra, in realtà, è un alberello, il primo dei 3.500 del grande polmone verde dell'H-Campus. Con l'interramento ad opera di alcuni ragazzi delle scuole di H-Farm ieri è simbolicamente iniziata la costruzione concreta del mega complesso scolastico, voluto a Ca' Tron da Cattolica Assicurazioni (proprietaria della tenuta agricola ex Fondazione Cassamarca), Cassa depositi e prestiti e il gruppo trevigiano fondato da Riccardo Donadon, che hanno dato vita ad un apposito fondo da 101 milioni di euro gestito da Finint. Nei 51 ettari complessivi, a ridosso dell'attuale quartier generale di H-Farm, nella campagna tra le province di Treviso e Venezia, sorgerà uno dei poli formativi più vasti e all'avanguardia d'Europa - e tra i migliori al mondo - incentrato sulla rivoluzione digitale: dall'asilo ai master universitari, a regime ospiterà circa duemila studenti, più un altro migliaio tra docenti e addetti vari.

INIZIATIVA PRIVATA

Con i vertici di H-Farm erano presenti il governatore Luca Zaia, i sindaci di Roncade e Quarto d'Altino (Claudio Grosso) e il sindaco metropolitano Luigi Brugnaro. Quest'ultimo, padre di cinque figli, ha sottolineato come i giovani siano più attrezzati nell'uso delle nuove tecnologie e ha sottolineato il significato dell'investimento privato nel dare corso a un progetto innovativo: «Come quando costruisci una squadra - ha ricordato il patron della Reyer - se vuoi buoni giocatori devi essere disposto a tirare fuori i soldi».

Per ora l'immenso terreno è ancora completamente sgombro, ma, per l'occasione, alcuni visori per realtà virtuale consentono di immergersi in una rappresentazione tridimensionale del futuro campus. La sfida è riuscire a completare almeno gli edifici scolastici per l'avvio dell'anno scolastico 2020-2021. Bisognerà correre, perché si è già in ritardo di oltre dodici mesi sulla tabella di marcia originaria: lo stop imposto dalla commissione Via la scorsa estate sembrava addirittura mettere in forse il progetto. Donadon non nega di aver passato qualche momento di demoralizzazione: «Una frenata violenta che ci ha messo in difficoltà.

Ma abbiamo fatto tesoro anche di questi imprevisti: ti aiutano a crescere e rendono più brillante il traguardo». Del lungo iter burocratico, in realtà, rimane ancora qualche strascico, con le ultime delibere degli enti

locali da approvare, ma, assicurano i promotori, si tratta solo di passaggi formali. I lavori partiranno dunque dalla strada di collegamento con la Triestina (da dove avverrà il nuovo accesso principale), per poi passare, una volta giunte le ultime carte, alle scuole vere e proprie, e successivamente, alle altre strutture.

IL PROGETTO

Il progetto, firmato dallo studio di architettura Zaa, prevede 13 nuovi edifici con aule, laboratori e spazi per lo studio, oltre che per le startup e le imprese. Ma ci saranno anche uno studentato da 244 posti e un centro sportivo di circa 7000 metri quadrati con tre campi polivalenti, uno skate-park e una pista per l'atletica leggera. Nonché una grande biblioteca-auditorium - ristorante, in parte sotterranea, disegnata da Richard Rogers, l'archistar del Centre Pompidou di Parigi. In totale opere per 8 milioni di euro e 30mila metri quadrati di superficie coperta, interamente a cubatura zero, grazie al recupero di fabbricati abbandonati e all'abbattimento dell'ex base militare vicina. Tutto dotato di connessione 5G e con l'85% del fabbisogno energetico da fonti rinnovabili. Solo il 10% dell'intera area sarà edificato: il resto sarà adibito a parco, con oltre 27 ettari di boschetti aperti al pubblico, grazie 25 chilometri di percorsi, con 500 e-bike, monopattini elettrici e kart in dotazione e 28 stazioni di ricarica.

Mattia Zanardo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CERIMONIA La posa del primo albero, che ha simbolicamente avviato i lavori del campus

Aree edificabili, tetto di 258 ettari fino al 2050

**IN COMMISSIONE
I NUOVI LIMITI
DELLA REGIONE
MA NEL COMPUTO
SONO ESCLUSE OPERE
DI INTERESSE PUBBLICO**

URBANISTICA

MESTRE In tutto sono esattamente 258,28 ettari, non uno di più sarà concesso da qui al 2050. Sarà questa la quota di suolo che il Comune potrà consumare nei prossimi 30 anni, in base a quanto previsto dalla Legge regionale 14/2017 che, sulla base di una serie di parametri, ha stabilito per ogni comune veneto un limite alla facoltà di concedere nuove aree edificabili. Per Venezia ciò si tradurrà necessariamente nell'adeguamento del Pat, Piano di assetto del territorio, che definisce le aree preferenziali di sviluppo insediativo e che oggi prevede nuove aree edificabili per complessivi 517 ettari. I nuovi numeri e gli scenari futuri per il territorio veneziano sono stati oggetto dei lavori della quinta Commissione consiliare (urbanistica, edilizia privata) convocata ieri in Municipio, in cui si sono confrontati approcci differenti rispetto al consumo del suolo in un territorio già fortemente urbanizzato ma che, per la sua estensione, presenta allo stesso tempo anche estese aree agricole. Insieme con l'adeguamento del Pat, l'amministrazione comunale dovrà inoltre procedere con l'istituzione di un Registro del

consumo del suolo: ogni volta che uno strumento di pianificazione urbana avrà concluso il suo iter, i nuovi ettari concessi per edificare dovranno essere computati per sottrazione dai 258 ettari. In realtà si tratta di un'eventualità del tutto teorica dal momento che, ad oggi, all'interno del territorio comunale non sono previste nuove concessioni edilizie che non siano già state approvate dalle amministrazioni precedenti. Va detto però che nei 258 ettari indicati dalla Regione non sono comprese opere infrastrutturali e per servizi di interesse pubblico, che potranno essere pianificate e realizzate senza alcun limite di consumo di suolo. «I 258 ettari previsti sono comunque tantissimi, in pratica sono 9 ettari all'anno da qui al 2050 - ha osservato in aula il consigliere capogruppo del Gruppo Misto Renzo Scarpa - e per questo si renderà necessaria una discussione per capire in che modo realizzarli senza incidere sul clima, che nei centri urbani registra già tre, quattro gradi in più rispetto alle aree rurali». Il riferimento al 2050 è previsto dalle stesse direttive europee che, dopo questa data, imporranno agli Stati lo stop al consumo di suolo. «In questi anni non è stato previsto nessun nuovo piano di lottizzazione - ha ricordato in aula l'assessore Massimiliano De Martin - ma abbiamo approvato solo quelli già deliberati in precedenza. Il nostro indirizzo è stato piuttosto quello della rigenerazione urbana di ciò che è stato già costruito».

Paolo Guidone



OPERE PUBBLICHE Il by-pass di Campalto, una delle opere che in base alla legge non rientra nel computo delle aree edificabili



ASSEMBLEA DEI COSTRUTTORI DI CONFINDUSTRIA. Appuntamento lunedì in Basilica Palladiana

«Stop banalità edilizie Vicenza può sognare»

Schiavo: «La città del Palladio oggi può trovare un modello originale al di là del centro storico riqualificando in modo innovativo le aree»

Cinzia Zuccon

Pensare in grande e promuovere una nuova idea di città, di società e rilanciare l'economia. È il tema su cui lunedì prossimo, 23 settembre, l'assemblea della Sezione "Costruttori edili ed impianti" di Confindustria Vicenza vuol far riflettere il Vicentino. Il contesto sarà particolarmente significativo: per la prima volta infatti l'incontro sarà ospitato tra gli eventi del Premio "Dedalo Minosse", un unicum nel suo genere perché premia i committenti riconoscendone un ruolo di primo piano nell'attività progettuale. E per la prima volta l'assemblea dei Costruttori, grazie al Comune di Vicenza, si terrà in Basilica Palladiana, luogo altamente simbolico per la città.

Per il presidente degli edili e degli impiantisti di Confindustria Vicenza Luigi Schiavo è l'occasione per inaugurare una nuova fase.

"Riqualificazione architettonica e riqualificazione sociale: il sistema di costruzioni a servizio della città in Basilica Palladiana". Il tema che avete scelto è ambizioso. In che modo potete essere "al servizio della città"?

L'idea è fare in modo di trasformare, insieme, sogni in progetti riqualificando gli spazi urbani secondo i più moderni standard di sostenibilità e di servizi, rivitalizzando le città. I modelli cui ispirarci non mancano. A cominciare da Detroit: Dan Pitera interverrà alla nostra assemblea per raccontare come è stato possibile, grazie all'in-

traprendenza degli amministratori, far rinascere questa città.

La strategia immobiliare ha contribuito a farne un'ex "città fantasma": Detroit ha saputo osare. C'è questa capacità anche a Vicenza?

Vicenza e la provincia potrebbero osare. Ma per farlo servono sogni, obiettivi. L'ex sindaco Hüllweck, ad esempio, riuscì con una buona dose di perseveranza a dare alla città un nuovo teatro. Il progetto potrà piacere o meno, ma ha trasformato un sogno in realtà.

Non è mai stato facile osare nella città del Palladio, e chissà se Palladio, che era un grande innovatore, apprezzerrebbe.

Questo è proprio un tema che vorrei sollecitare.

Che parte di responsabilità hanno i costruttori nella città di oggi?

Fino ad oggi si è bollato come 'visionario' chi coltivava progetti di ampio respiro. È vero, ci sono condomini monotematici, supermercati tutti uguali, concessionari auto standardizzati. Ci siamo appiattiti su una banalità diffusa, complici costruttori e amministratori.

Da dove si potrebbe ripartire?

Penso al progetto di riorganizzazione dell'area della stazione ferroviaria, ad esempio. Ma non ci si può fermare al conto economico, bisogna andare oltre e pensare all'effetto volano che si creerebbe. Vicenza, ed è questo lo scatto, deve trovare un proprio modello senza assomigliare a

nessun'altra città e pensare oltre il centro storico. Ci sono riusciti i Marzotto, i Rossi. Anche nell'aspetto sociale non si potrebbero inaugurare stagioni altrettanto innovative?

La legge "Veneto 2050" per la riqualificazione urbana e l'incentivazione alla rinaturalizzazione potrà agevolare questo processo?

Non lo so. L'impressione è che le leggi spesso diventano gabbie e ingessano le iniziative di singoli e amministratori. Va comunque superata l'ottica dei piccoli interventi di edilizia residenziale a favore di progetti di ampio respiro per le città e serve lo sforzo di tutti.

Si devono ripensare anche i centri della provincia?

Sì, è un tema su cui si deve riflettere in maniera ampia e il capoluogo potrebbe essere di stimolo per avviare processi virtuosi di emulazione. I vantaggi si rifletterebbero in una maggiore qualità della vita e nell'economia, tenendo conto che ogni euro investito in edilizia ne genera ben quattro.

Il Governo punta a un 'Green new deal'. Vi aspettate nuovi incentivi?

Ci aspettiamo che vengano mantenute le attuali forme di incentivo e che se ne aggiungano altre. Sgravi e contributi hanno contribuito ad accrescere la sensibilità ambientale nei cittadini, al diffondersi di una nuova cultura. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In tandem con il premio Dedalo Minosse

L'assemblea della sezione costruttori edili ed impianti di Confindustria Vicenza di lunedì 23 settembre sarà preceduta da una visita guidata alla mostra del Premio internazionale Dedalo Minosse. Il premio biennale alla committenza per la qualità dell'architettura si tiene dal 1997 ed è promosso da Ala Assoarchitetti - Associazione liberi architetti e dalla Regione; 300 le iscrizioni pervenute da 40 Paesi. L'assemblea degli Edili-impiantisti di Confindustria Vicenza

inizierà alle 17.30. Dan Pitera, preside della facoltà di architettura dell'università di Detroit Mer-cy descriverà la trasformazione di Detroit; Luca Giannelli di United Consulting parlerà di legalità e compliance dei progetti immobiliari (il caso Milanosesto). Infine attraverso il progetto Jacarandà dello studio di architettura Labics si illustrerà come è stato possibile riqualificare un vecchio spazio in centro a Milano ricavando scuole e un centro sportivo con tre piscine in una riuscita integrazione di spazi pubblici e privati. cz



Luigi Schiavo, presidente dei "Costruttori" di Confindustria Vicenza

IN CONSIGLIO. Bocciata la mozione del Pd per bloccare il rincaro di affitti e sospendere la norma

Case Erp, la legge resta Correzioni su 5 mila casi

Lanzarin: «A fine mese i risultati del lavoro dei sette gruppi tecnici»
E lo tsunami Renzi non tocca palazzo Ferro Fini, almeno per ora

Cristina Giacomuzzo

«Case popolari, i sette gruppi tecnici sono al lavoro da quest'estate per vagliare 12 mila posizioni. Quelle più critiche sono 5100. Da questo lavoro i gruppi sottoporranno entro fine mese alla Giunta una serie di proposte correttive alla legge». L'assessore al sociale, Manuela Lanzarin, risponde con fermezza alla mozione del Pd e votata dal M5s che chiedeva la «sospensione della norma al fine di apportare le modifiche necessarie per eliminare gli effetti iniqui». Il provvedimento ieri è stato bocciato dalla maggioranza del consiglio regionale.

A DIFESA DEI DEBOLI. La legge che riguarda l'Erp è del 2017 (il Veneto è stata l'ultima Regione ad adeguarsi cambiando il metodo di calcolo: non più basato sul solo reddito, ma sull'Isee) e il regolamento applicativo è di qualche mese fa. A luglio sono scattati gli adeguamenti che prevedono un canone minimo fisso e un affitto che è proporzionale all'Isee. Sono emersi casi clamorosi: persone che, nonostante vivano in alloggi Ater, hanno conti correnti da capogiro, per esempio. Ma anche tanti che, per colpa della liquidazione di un'assicurazione, si trovano a dover pagare molto di più. Claudio Sinigaglia, Pd, accusa: «Perché non sono stati individuati prima quei furbetti super ricchi, vi-

sto che le Ater erano da tempo commissariate, cioè affidate a uomini di fiducia del presidente Zaia? Questa legge è iniqua e ingiusta». Il capogruppo dei dem, Stefano Fracasso, affonda: «Il governatore dice che il Veneto è una regione tax free. Falso. Mette le mani in tasca ai veneti più deboli, cioè a 25.902 nuclei con un Isee inferiore a 20mila euro. Sulla base della nuova legge, l'anno prossimo chiederà loro 9 milioni di euro. Poi ci sono gli anziani che hanno solo la colpa di aver ricevuto il Tfr o una indennità di accompagnamento e che si ritrovano a pagare tanto di più. Tutto questo dimostra che la gestione Zaia degli alloggi Erp in questi 10 anni è stata un fallimento. Abbiamo meno case e sono pure mal messe per carenza di manutenzione. In più ora si chiede un affitto più salato a chi ci abita».

LA REPLICA. Difende il veronese leghista Enrico Corsi, peraltro ex commissario Ater: «Questa è una buona legge, qualche aggiustamento in un provvedimento così complesso ci può anche stare». E Lanzarin conferma: «A fine mese i correttivi. Solo usando il nuovo metodo di calcolo siamo stati in grado di capire chi sono i nostri inquilini. Sia chiaro: chi parla di sfratto, mente. La legge non butta fuori nessuno. Ha permesso di scovare i furbetti, ma anche di capire che c'è una fetta di inquilini che ha risparmiato

una vita o che è beneficiaria di un'assicurazione non prevista, ma che va comunque tutelato. Ora i tavoli tecnici stanno definendo i correttivi per non penalizzare nessuno. La legge quindi non si sospende. Se ci saranno persone che pagheranno in questi mesi più del dovuto, lo riceveranno indietro, non temano».

NOMINE ATER. Ad inizio di seduta si è ancora parlato di Ater. In una interrogazione Piero Ruzzante (Leu) denunciava il caso del presidente dell'Azienda di Padova, già dirigente regionale, che, stando a quanto riportava la Corte dei Conti, non sarebbe in possesso dei titoli dovuti, la laurea. Stessa cosa starebbe accadendo all'Ater di Vicenza. Lanzarin ha replicato citando la legge secondo cui la laurea non è necessaria.

TERREMOTO RENZI. Inevitabile ieri chiedersi, visto quello che sta accadendo a Roma, se tra i dem di palazzo Ferro Fini ci sia qualche renziano pronto a fare le valigie. Il capogruppo Fracasso non si muove: «Non ho trovato motivi politici, ma solo personali, nella scelta di Renzi e per questo non la condivido». Netto no dalla veneziana Francesca Zottis che sostiene di voler rimanere dove sta. La veronese Orietta Salemi sembra la più tentata, ma si mette alla finestra per capire il progetto di Renzi. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un momento dei lavori del consiglio regionale a Venezia

«Sì alla linea merci diretta fra Venezia e Interporto»

Musolino, presidente dell'Autorità portuale: «Siamo interessati al collegamento con Padova»
Ma precisa: serve il contributo finanziario della Regione, come accade in Friuli-Venezia Giulia

L'Autorità portuale di Venezia, per voce del presidente Pino Musolino, si dice «interessata alla realizzazione di un collegamento ferroviario diretto tra lo scalo merci lagunare e il polo logistico padovano». Ma per realizzare questo nuovo asse Venezia-Interporto occorrono i contributi finanziari della Regione. Lo fa capire chiaramente lo stesso Musolino: «Il collegamento diretto Padova-Venezia è fattibile,

ma solo la realizzazione dell'infrastruttura non basta». E porta l'esempio del vicino Friuli-Venezia Giulia dove la Regione garantisce un contributo di 8 milioni di euro all'anno per lo sviluppo logistico. Intanto, degli impegni presi da Rete ferroviaria italiana con Interporto e Comune di Padova nell'ultimo protocollo d'intesa datato 2017, nessuno è stato finora realizzato.

MARIAN / PAGINE 2 E 3



Pino Musolino, presidente Porto Venezia

«Sì alla linea ferroviaria tra porto e Interporto La Regione ci investa»

Musolino (Autorità portuale di Venezia): «Serve una scelta politica chiara Il vicino Friuli-Venezia Giulia stanziava 8 milioni di euro l'anno per la logistica»

«La discussione con Padova è aperta Ma noi siamo decisori tecnici Sono le istituzioni a doverci credere»

PADOVA. Il tema è già stato al centro di confronti al vertice con Interporto Padova e la discussione è aperta. L'Autorità portuale di Venezia, per voce del presidente Pino Musolino, si dice «interessata alla realizzazione di un collegamento ferroviario diretto tra lo scalo merci lagunare e il polo logistico padovano». Un interesse che, però, da solo non basta. Perché, prima ancora di affrontare il tema

«Non escludiamo un ingresso nel libro soci di Interporto ma prima di fare la scatola decidiamo come riempirla»

di chi dovrebbe realizzare il collegamento diretto tra Interporto e la linea storica Padova-Mestre, è necessaria una precisazione. «Va fatto un ragionamento tutti insieme, attori della logistica, categorie economiche ma anche Regione e parlamentari veneti».

IL NODO

Il motivo è presto detto. «Puntare su Padova come retro-

«Va fatto un piano per il trasporto merci Individuate le priorità servono delle scelte»

porto di Venezia significa attivare un servizio che oggi non esiste» spiega Musolino.



«Bisogna mettere in conto, quindi, una fase di avvio dove i costi rischiano di essere troppo alti. Nel vicino Friuli-Venezia Giulia, la Regione garantisce un contributo di 8 milioni di euro all'anno per lo sviluppo logistico. È evidente che con iniezioni di questo tipo è possibile garantire tariffe concorrenziali e catturare nuovi operatori. Il collegamento diretto Padova-Venezia è fattibile, ma solo la realizzazione dell'infrastruttura non basta».

LA CHIAMATA

Se – come evidenzia il documento preliminare di Piano Regionale Trasporti 2020-2030 – il Veneto sta facendo i conti (per quanto riguarda il trasporto merci su ferro) con «scarsa capacità disponibile su assi rilevanti», serve una decisione conseguente «che individui le priorità senza dover fare i conti con le piccinerie dei campanilismi». Quello che Musolino evoca è un cambio di passo. «In Italia siamo bravi a fare studi di fattibilità e analisi, poi ben che vada i progetti conseguenti nascono con 20 anni di ritardo (e quindi già vecchi) o non vedono proprio la luce. Non siamo più nel Veneto degli anni '70 dove, tra porti e interporti, ogni provincia deve avere la sua medaglietta. Non possiamo affrontare sfide di interconnettività con orizzonte globale e poi litigare sull'ultimo miglio. Con la riforma del 2016 abbiamo inglobato il Porto di Chioggia, la nostra proiezione è almeno regionale».

LE NECESSITÀ

Da qui al 2023 si giocherà la partita della revisione delle reti di trasporto trans-europee «e l'Europa metterà sul piatto ingenti risorse: è necessario presentarsi con un piano industriale unico. Noi, come Interporto Padova, siamo decisori tecnici, serve una decisione politica chiara. Poi, tornando alle interlocuzioni in corso, con gli interporti di Padova e Verona abbiamo ottimi rapporti e idee comuni. Gli operatori sono spesso un passo avanti rispetto alla politica, ci permetterebbero di lavorare senza metterci i bastoni tra le ruote...». Anche perché, prosegue Musolino, quando si ragiona di sviluppo infrastrutturale «nonostante l'alto potenziale del nostro territorio, il Veneto viene considerato meno rispetto ad altri territori. Gli altri si muovono compatti – operatori, categorie, istituzioni, politica – noi da soli».

L'INTEGRAZIONE

Tenendo un piano squisitamente tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale (questo il nome post riforma) riflette sulle possibili sinergie con Padova e sulle necessità di sviluppo di Venezia: «La mancanza di spazi con funzione di retroporto dipende strettamente da quali servizi si vogliono garantire. Partiamo dall'ottimizzazione logistica, la sta facendo Padova e anche noi. Poi il terminal logistico della città del Santo è il più vicino a noi e quindi meglio si presterebbe come retroporto naturale di Venezia. Va detto però che Padova, storicamen-

te, ha lavorato cercando di intercettare traffico merci alternativo. E lo ha fatto molto bene, visto che lavora tanto con i porti del Tirreno. Ovviamente, in caso di sviluppo congiunto, Padova dovrebbe rimettere in discussione questa parte di business». A ulteriore riprova che stendere un fascio di binari non è elemento di per sé sufficiente.

CAPITALE LIBRO SOCI

Di fronte allo stallo politico sullo sviluppo infrastrutturale, la prospettiva di poter coinvolgere capitali privati viene ritenuta «un'arma a doppio taglio». Nessuna preclusione, riflette Musolino, «ma il rischio non tanto remoto è quello di perdere il controllo strategico dell'infrastruttura. Siccome sta già accadendo in altre parti del Paese, meglio fare tesoro. Servirebbero dei contratti blindati». Quanto alla possibilità che il Porto di Venezia possa investire nel capitale di Interporto Padova dando il via così a una forma di collaborazione, il presidente dell'Autorità conclude: «La legge ce lo permette se si tratta di quote di minoranza ma, di contro, la riforma Madia sollecita la dismissione delle partecipazioni non legate al core business. Non abbiamo escluso categoricamente questa ipotesi, ma prima di fare una "scatola" bisognerebbe decidere cosa metterci dentro. Spesso, invece, accade il contrario. Definiamo progetti e linee di sviluppo, poi se si prospetta una ricaduta positiva per i territori valutiamo anche le conseguenti operazioni finanziarie». —

Matteo Marian



PINO MUSOLINO
PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ
PORTUALE DI VENEZIA



L'Interporto di Padova con le nuove gru elettriche sullo sfondo
Il polo logistico della città del Santo punta a raddoppiare la
movimentazione merci non più nei 5 anni previsti dal piano
presentato in sede europea ma addirittura entro i prossimi due

IL CONFRONTO

Interventi Rfi, Padova a secco E Mestre amplia la stazione

Fs non ha realizzato gli investimenti previsti nell'intesa del 2017 con i padovani
Mentre a luglio scorso i veneziani hanno portato a casa il terminal sopraelevato

PADOVA. La ricetta, da una parte come dall'altra, parla di "cura del ferro". Vale per Padova quanto per Venezia. La "prescrizione" è messa nero su bianco ed è rintracciabile negli impegni che Rete ferroviaria italiana (società del gruppo Ferrovie che si occupa dello sviluppo infrastrutturale) ha preso con Porto e Comune di Venezia, da una parte, e Comune e Interporto di Padova dall'altra. Dal confronto (anche se va precisato che si tratta di impegni presi e non certo di opere finanziate per intero) Padova esce con le ossa rotte.

L'INTESA CON PADOVA

L'ultimo protocollo d'intesa tra Rfi e Interporto Padova è datato 26 giugno 2017. Un accordo che ruota su tre cardini: il raddoppio del binario dalla stazione verso Interporto; la riconfigurazione del passaggio treni in stazione centrale anche in chiave di futuro passaggio dell'alta velocità; l'efficientamento dei binari del terminal logistico secondo standard europei rendendolo "passante", ovvero eliminando la configurazione a binario morto (in pratica i treni che oggi arrivano all'Interporto devono essere presi

da un locomotore e trascinati dentro il terminal). Tecnici smi per addetti ai lavori a parte e tagliando la situazione con l'accetta si può dire che di questi impegni assunti nessuno, fin qui, si è concretizzato. Senza contare la partita che riguarda la stazione centrale: riavvolgendo il nastro della memoria, per la stazione di Padova furono stanziati dei soldi per il suo potenziamento poi dirottati (a fronte delle diverse idee sulla soluzione migliore) altrove. Nonostante le pressioni di categorie economiche e Regione, inoltre, è stata scartata in anni più recenti l'idea di un terminal solo per l'alta velocità a San Lazzaro. E così l'adeguamento in chiave Tav a oggi riguarda solo aggiornamenti tecnologici e di rete e organizzazione del transito sui binari. La partita di un terminal in grado di cucire l'Arcella con il centro città (a lungo inseguito) farà parte dell'ennesima trattativa che questa volta sarà il sindaco Sergio Giordani a condurre (e anche a breve) con Rfi.

nezia il quadro è decisamente più ricco. L'ultima intesa è del 15 luglio scorso e parla dell'ammodernamento della

stazione di Mestre attraverso la realizzazione «di una struttura di collegamento sopraelevata di proprietà di Rfi con le caratteristiche di spazio urbano vivibile, collegherà Mestre e Marghera completando la ricucitura urbana». Insomma, proprio quello che Padova chiede da tempo. Ma non è tutto qui. Perché a febbraio 2018 Rfi si è impegnata anche con il Porto di Venezia. Le opere previste? Ottimizzazione organizzativa e integrazione sistemi informativi; elettrificazione completa binari 1 e 2 di Marghera Scalo; raddoppio del binario su via Elettricità lato est della carreggiata; nuovo ponte ferroviario tra dorsale sud-ovest Venezia Marghera Scalo; oltre a diversi adeguamenti dei binari a standard europei. Anche ai non appassionati di logistica balza agli occhi la differenza. E pensare che il raddoppio del binario stazione centrale Padova-Interporto è un intervento di fatto limitato al tratto dalla rotonda di via Friburgo verso la zona industriale. Servono, malcontati, 30 milioni di euro. Ma non c'è, a oggi, alcuna certezza. —

M.MAR.





Il binario che porta i treni merci in zona industriale all'altezza del rondò via Friburgo-via San Marco

Valerio (Confapi): «Solo ruoli residuali, e Padova è sparita del tutto
Difficile che le istanze in arrivo dal territorio possano trovare ascolto»

«Governo, il Veneto è assente ma qui si produce il 9,4% del Pil»

LA POLEMICA

Appena il 6% delle figure del nuovo esecutivo viene dal Veneto, che pure incide su percentuali ben maggiori per quanto riguarda popolazione, economia e occupazione. E Padova sparisce del tutto. A sottolinearlo è Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova: «Attendiamo la prova dei fatti, ma temiamo che si allarghi la distanza tra una delle aree più produttive d'Italia e il palazzo. Possibile, poi, che a nessuno sia venuto in mente di destinare un sottosegretario alla piccola e media industria?».

Confapi ha fatto i conti tra precedente e attuale esecutivo: da tre ministri a uno, peraltro senza portafoglio. Da quattro sottosegretari a tre. «Il Veneto resta quasi a bocca asciutta nel passaggio dal primo governo Conte al Conte bis, e Padova ci resta proprio del tutto, sparendo completamente dai radar. In tutto sono quattro i rappresentanti della regione nel nuovo esecutivo, che pure conta 21 ministri e 42 sottosegretari, che salgono a 43 considerando quello alla Presidenza del Consiglio, per un totale di 64 persone. Dire che il terri-

torio è sottodimensionato nel governo è dire poco», aggiunge Valerio. «Eppure il Veneto ha un peso non indifferente nella vita economica della nazione. A noi piace basarci sui dati e i numeri dicono che la regione incide per il 13,7% delle esportazioni nazionali, produce da sola il 9,4% del Pil del Paese, conta su quasi il 9% delle imprese e versa all'incirca la stessa percentuale del totale degli introiti nazionali dalle tasse. Eppure appena il 6% dei membri dell'esecutivo è veneto».

Speriamo di sbagliarci, aggiunge Valerio, «ma l'impressione è che difficilmente le istanze del nostro territorio troveranno qualcuno che le prenderà in consegna. Le imprese chiedono l'abbattimento della pressione fiscale e del costo del lavoro, che è di 10 punti oltre la media europea, una radicale semplificazione normativa e l'ottenimento di quell'autonomia differenziata che premierebbe le gestioni che gestiscono i propri conti in maniera corretta. Chi darà realmente voce a queste richieste? Non è una questione di colore politico, ma di rispondere alle esigenze di un territorio che ricopre un peso economico e occupazionale notevole per la stabilità e la crescita dell'Italia». —

Nel passaggio dal Conte al Conte bis da tre ministri a uno (senza portafoglio) da quattro sottosegretari a tre



CARLO VALERIO
PRESIDENTE DI CONFAPI PADOVA
RAPPRESENTA LE PICCOLE IMPRESE



DIGHE MOBILI, NUOVI GUAI

Mose, imprese senza soldi Diffida ai commissari Cvn

Quasi 800 mila euro non pagati per progetti e lavori già avviati. Il presidente di Kostruttiva Denis Rizzo: «Così non ce la facciamo». A rischio la fine dell'opera

Alberto Vitucci

Le «vecchie imprese del Mose hanno cause e contenziosi per milioni di euro. Le «nuove» chiamate lo scorso anno a sostituirle non hanno mai ricevuto un euro. Progetti e lavori già avviati per le barene, l'Arsenale, le Teze, le opere complementari alle bocche. Che non sono mai stati pagati. Così Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva – il consorzio delle cooperative venete subentrato al Coveco, travolto dallo scandalo Mose – ha scritto una lettera di diffida ai due commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. La cifra in ballo è di circa 800 mila euro. «Non soltanto il mancato versamento del 30 per cento di anticipo pattuito», dice Rizzo, «ma anche una parte di lavori già fatti. Noi stiamo lavorando senza essere pagati. Come li pago i miei operai?». Ritardi che si sommano ad altre problematiche ben note. E che mettono a serio rischio il rispetto della *dead line*, la data annunciata – e confermata nell'ultimo bilancio 2018 – per la consegna del Mose collaudato, cioè il 31 dicembre 2021. Di questo passo, dicono gli addetti ai lavori, sarà difficile rispettare il termine dei lavori. Da cosa dipendono i ritardi nei pagamenti? Divisioni e polemiche tra i commissari e il provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, andato in pensione il 1 settembre scorso, sulle modalità di pagamenti dei lavori. Ma anche fra gli stessi commissari. L'ingegnere Francesco Ossola, progettista dello Juventus Stadium e titolare

di uno studio di progettazione a Torino, ha messo a punto in questi mesi anche una bozza del «Piano di avviamento» del sistema Mose. Esperti e consulenti per mettere in piedi una squadra che sia in grado di garantire la gestione delle dighe mobili.

Ma la proposta a quanto pare non piace all'altro commissario, l'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo. Che preferirebbe utilizzare nei prossimi due anni e mezzo le maestranze interne del Consorzio.

Uno stallo che coinvolge adesso il pagamento delle imprese minori. E che per il momento non si risolve.

Da Roma si aspetta adesso la nomina del nuovo provveditore alle Opere pubbliche. Come quella del commissario previsto dalla legge Sbocca-Cantieri. Il ministro dei Cinquestelle Danilo Toninelli, prima di andarsene, aveva proposto il colonnello dei carabinieri Gaetano De Stefano e per il provveditorato il dirigente del Consiglio superiore Emanuele Renzi. Ma entrambe le nomine non sono mai state perfezionate.

Adesso toccherà al ministro Paola De Micheli andare avanti. Sul suo tavolo ci sono 30 curricula per il posto di Provveditore. Dirigenti di prima fascia con esperienze adeguate. Pare che il ministero sia orientato adesso a «sdoppiare» la carica, come previsto anche dalla legge Renzi del 2014. Creando un nuovo dirigente per la laguna, con molte competenze trasferite alla Città metropolitana, e uno per il Mose. —



Prove di sollevamento delle paratoie alla barriera di Chioggia



Francesco Ossola (Cvn)



LO SCENARIO

Mion ricompatta la dynasty e si prepara a restare a lungo

Ruolo centrale del manager negli equilibri fra i Benetton. Nell'attesa di un successore di Gilberto, sarà l'uomo delle grandi decisioni

La leadership dell'impero saldamente nelle mani del Mazzarino di Ponzano

TREVISO. In quale fase della trattativa Giovanni Castellucci e Gianni Mion si siano parlati non è noto. Ma nel negoziato che ha portato il ceo di Atlantia a scegliere di presentare una memoria in cui alla fine rimetteva il suo mandato al consiglio, quel colloquio - c'è da scommetterci - ha avuto un peso. Il manager che per tutta la sua vita professionale, salvo un breve periodo, è stato accanto a Gilberto Benetton ha raccolto nelle sue mani la sfida di riportare la pace dentro ad Edizione. Ma non tutti erano d'accordo sul suo rientro al vertice. Tra questi, si diceva, e non è mai stato smentito, che il patriarca Luciano non fosse d'accordo con questo ritorno. Eppure, è stata proprio l'arrabbiatura di Luciano, lo shock di fronte a quelle intercettazioni, durissime che allungavano un'ombra inaccettabile per poter sopportare a chiedere a quel punto una discontinuità, immediata. Questa decisione (impulsiva che ha accelerato un processo che poteva essere molto più morbido e controllato) ha ricompattato la famiglia che si è affidata così allo storico manager. E se Mion non sarà mai il Re Sole di Ponzano è indubbio che ne sia il Mazzarino, confermando una volta di più che la leadership dell'impero oggi è stabilmente nelle sue mani. L'idea del comitato esecutivo, preferito ad un interim di Mion o del direttore generale Carlo Bertazzo (che del manager è lo storico delfino) come era parso nelle convulse ore di lunedì, quando il campo era aperto alle ipotesi più di-

verse, pare sia stata una sua idea. Ora tuttavia è un momento delicatissimo, dove le doti di negoziatore e di abile stratega di Mion saranno necessarie come l'aria. Atlantia è il cardine dell'impero di Ponzano, i suoi asset pesano quasi il 50% sul valore degli asset in portafoglio, e si trova a navigare in acque agitatissime senza il nocchiero che ne ha determinato il successo internazionale negli ultimi 14 anni. Se questo è lo stato delle cose, l'uscita di Castellucci è un punto di svolta per il presidente Mion. Diventa difficile credere che il suo mandato, a questo punto, si fermi all'anno. Il manager ha dimostrato quanto possa essere solida la fiducia che la famiglia nutre nei suoi confronti, ma ha anche dimostrato che non esiste ad oggi una via plausibile perché la famiglia trovi una sintesi al di là di un manager terzo.

Mion è stato fino ad un certo punto lo stratega di Edizione, lo è stato accanto a Gilberto Benetton che invece era il visionario. Ma è stato anche il suo uomo di fiducia, il suo più ascoltato consigliere. Tra lui e il ritorno a pieno titolo a quel ruolo che lo ha visto protagonista per una vita professionale c'erano Patuano e Castellucci. Poteva esserci il secondogenito di Luciano, Alessandro, ma su questo i cugini difficilmente troveranno un accordo. E così, esattamente come Mazzarino, in attesa che Edizione abbia il suo re per linea dinastica, sarà lui l'uomo chiave. —

Roberta Paolini

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il cemento avanza 50 km quadrati di territorio divorati ogni anno

GUIA BAGGI

In Italia asfalto e cemento mangiano circa 50 chilometri quadrati di suolo l'anno, l'estensione del comune della Spezia. Tra il 2016 e il 2017, il nostro Paese ha perso 53,5 chilometri quadrati di verde e suolo libero per guadagnarne altrettanti in cemento. E così via: altri 51 tra il 2017 e il 2018. Il ritmo è di oltre 14 ettari al giorno, pari a un terzo della superficie del Vaticano, 2 metri quadrati al secondo. Sono alcuni dei dati che emergono dal rapporto sul consumo del suolo in Italia che l'Istituto superiore per la Protezione e la ricerca ambientale (Ispra) ha presentato ieri in Senato. Il fenomeno non procede di pari passo con la crescita demografica, sottolinea il documento. Infatti, nonostante la popolazione diminuisca, si continua a costruire. Zone agricole diventano centri commerciali. Aree sgombre si trasformano in parcheggi, strade, cantieri e nuove costruzioni.

In sei anni, tra il 2012 e il 2018, l'Ispra stima che l'Italia abbia perso superfici che erano in grado di offrire 3 milioni di quintali di prodotti agricoli e 20 mila quintali di prodotti legnosi; stoccare due milioni di tonnellate di carbonio; e filtrare più di 250 milioni di metri cubi di acqua piovana. L'acqua che viene giù con la pioggia penetra così sempre meno nel terreno e, invece di ricaricare le falde sotterranee, scorre sempre più veloce in superficie verso i

corsi d'acqua e il mare. Il venir meno di questi servizi produttivi, ma soprattutto ecosistemici, è stato calcolato pari a un danno economico potenziale tra i 2 e i 3 miliardi l'anno. Le coperture artificiali, inoltre, si vanno a sommare a tanti altri processi di degrado del suolo, quali la frammentazione, l'erosione, la perdita di habitat, la desertificazione che urge fare qualcosa. Lo dice il presidente dell'Ispra Stefano Laporta, ma anche il ministro dell'Ambiente Sergio Costa, che a margine della presentazione ha confermato la necessità di un assetto normativo nazionale sul consumo di suolo. «Intendiamo accelerare sui disegni di legge sul consumo del suolo», ha detto. «In queste ore ho fatto una riunione con le compagini di governo per chiudere la quadra».

Roma e Veneto le più colpite

Fra le città, Roma è quella che ha perso più suolo nell'ultimo anno e guadagnato quasi 75 ettari di superfici artificiali in più; seguita da Verona (33) e L'Aquila (29). Torino, invece, in controtendenza, riconquista 7 ettari. Fra le regioni il Veneto è quella con gli incrementi maggiori (+923 ettari), seguita da Lombardia (+633 ettari), e Puglia (+425 ettari). Valori ancora molto lontani dagli obiettivi europei, che prevedono entro il 2030 l'azzeramento del consumo di suolo netto. —

© BY NC ND / ALI CUNO / IRRS / IRRS



Nuovi vertici per la società dell'Eurotunnel

BBT. Zurlo e Bergmeister lasciano il posto ai manager Cardola e Gradnitzer

TRENTO. Da oggi l'italiano Gilberto Cardola e l'austriaco Martin Gradnitzer sono i due nuovi amministratori della società Bbt Se. Prendono il posto di Raffaele Zurlo e di Konrad Bergmeister, usciti di scena dopo le polemiche delle settimane e mesi scorsi. Ieri la scelta del consiglio di sorveglianza (Cds). Entrambi i membri del consiglio di gestione sono manager di provata esperienza nel settore. Cardola, ad esempio, era attualmente direttore gestione commesse di Italferr (società del Gruppo Ferrovie dello Stato).

Un grazie per quanto fatto in merito all'Eurotunnel è arrivato ieri all'indirizzo di Bergmeister dall'assessore provinciale ai trasporti, Daniel Alfreider e dal governatore tirolese Günther Platter. Il progetto della galleria di base del Brennero riveste un'enorme importanza per l'intera economia dell'Europa. Un dato drammatico e particolarmente preoccupante che dimostra quanto sia importante questa galleria per la popolazio-

ne lungo la linea del Brennero tra l'Italia e l'Austria? Lo scorso anno, quasi 2,5 milioni di autocarri hanno attraversato il Brennero. Si tratta di un numero maggiore rispetto alla somma degli autocarri che hanno attraversato i passi alpini di Svizzera e Francia insieme. L'Eurotunnel sarà di grande utilità per molte generazioni future. «I partner italiani ed europei portano avanti l'intera operazione con la massima professionalità, all'insegna della stabilità e della continuità possibile e che ci si aspetta, a favore e nel rispetto del progetto, degli uomini che da molti anni vi sono impegnati, dei residenti e, naturalmente, nell'interesse dei contribuenti», così il Cds. A breve sarà stata scavata la metà dei complessivi 220 chilometri del sistema galleria complessivo, incluso il cunicolo esplorativo e di soccorso; si procede su tutti i fronti, riuscendo ad affrontare anche le sfide più complesse che la montagna presenta. Nel 2028 i primi treni attraverseranno il collegamento ferroviario più lungo del mondo e, da allora, l'asse del Brennero potrà liberarsi definitivamente della vera e propria valanga di traffico che ora lo sta travolgendo.

