

Rassegna del 03/10/2019

ANCE VENETO

03/10/2019	Gazzettino Padova	6	In breve - Sblocca cantieri	...	1
03/10/2019	Mattino Padova	17	In breve - Sblocca cantieri incontro Esna-Soa	...	2

SCENARIO

03/10/2019	Adige	14	La ministra De Micheli incontra Fugatti: «A22, risposta in tempi brevi» - De Micheli: «Su A22 risposta a breve»	Do.S.	3
03/10/2019	Arena	9	Il Veneto è la regione più cementificata d'Italia	...	5
03/10/2019	Arena	9	Brevi - La figura di consulente immobiliare e le opportunità	F.Sagl.	6
03/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Chisso rischia un altro processo per le tangenti - Tasse sulle tangenti, ora Chisso rischia un nuovo processo Il legale: soldi mai visti	Zorzi Alberto	7
03/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Il Porto perde la nave-record «A rischio i posti di lavoro»	Zorzi Alberto	9
03/10/2019	Corriere della Sera Milano	2	Fortino Aler, minacce dopo il blitz - Per Aler 1,2 miliardi investiti in 15 anni Ma crescono debiti, abusivi e alloggi sfitti	Gp.R.	11
03/10/2019	Corriere della Sera Milano	4	Belvedere e Amazon: una torre di 23 piani sventerà sulle villette Ma i vicini protestano	Fenaroli Giorgia	13
03/10/2019	Corriere della Sera Milano	4	Panneffi solari, verde e corte commerciale Il palazzo di Gio Ponti diventa hub per uffici	Chiale Stefania	15
03/10/2019	Gazzettino Treviso	16	Ponte, i sindacati incontrano le ditte: «Dobbiamo tutelare i posti di lavoro»	Giraud Elisa	17
03/10/2019	Gazzettino Venezia	8	L'allarme: «Decisioni o sarà crisi» - Il Porto: «Decisioni o Marghera muore»	Fullin Michele	18
03/10/2019	Gazzettino Venezia	8	Mose, dipendenti di Kostruttiva: «Ci dissociamo da quella protesta»	...	20
03/10/2019	Gazzettino Venezia	12	«Piano casa per le famiglie? Ritorno agli anni '70»	Guidone Paolo	21
03/10/2019	Gazzettino Venezia	20	Treviso-mare Via libera ai cantieri - Treviso-mare, lavori in vista	Furlan Emanuela	22
03/10/2019	Giornale di Vicenza	6	«Marghera, serve scavare ora i canali I 27 milioni ci sono»	Minazzi Alberto	24
03/10/2019	Italia Oggi	15	Nel cuore di Milano campus di uffici aperto alla città - Un campus di uffici aperto alla città	Sottilaro Francesca	25
03/10/2019	Mattino Padova	17	Un'altra bocciatura per i park a pagamento in zona industriale	Cadoni Cristiano	27
03/10/2019	Mattino Padova	28	Comparti centrali addio In 40 anni appena il 10% Ora parte Abano Civitas	Baccarin Claudio	28
03/10/2019	Mattino Padova	29	Uno sportello di ascolto e una commissione comunale permanente	F.FR.	31
03/10/2019	Piccolo Trieste	20	De Angelis nominato presidente Confedilizia	...	32
03/10/2019	Tribuna-Treviso	23	Pessina, sì alla proroga: velodromo al palo	De Polo Andrea	33
03/10/2019	Tribuna-Treviso	26	«Amianto nel cantiere della Spv Segreto d'ufficio, Arpav non mente»	D. N.	34
03/10/2019	Voce di Rovigo	4	"Unione di comuni per competere"	Areddia Ketty	35



**CONVEGNO
SBLOCCA
CANTIERI**

Esna Soa, Organismo di attestazione tra i più importanti a livello nazionale, organizza un convegno sullo sblocca cantieri alla luce dei recenti cambiamenti dello scenario politico a Padova, presso la sede dell'ordine architetti, domani dalle 9.30 alle 13. L'appuntamento è in collaborazione con **Ance Veneto**, sarà presente il presidente. Esna Soa ha a Padova la sede legale e operativa; il 46% delle imprese certificate Esna Soa si trova nel Triveneto per un valore di circa 8 miliardi di euro.



IN BREVE**Costruzioni****Sblocca cantieri
incontro Esna-Soa**

Dopo l'avvio del ciclo di incontri sulla Legge 14 giugno 2019 n. 55 che ha convertito il decreto legge "Sblocca Cantieri", Esna Soa porta a Padova la terza tappa del suo roadshow. L'appuntamento (con la partnership di **Ance Veneto** e con la partecipazione dell'Ordine degli Architetti e dell'Ordine degli Ingegneri di Padova) è in programma oggi alla sede Ordine degli Architetti, piazza Salvemini 19 dalle 9.30 alle 13.





TRASPORTI

14

La ministra De Micheli incontra Fugatti: «A22, risposta in tempi brevi»

De Micheli: «Su A22 risposta a breve»

La nuova ministra pronta a incontrare i soci pubblici

Kompatscher e Fugatti soddisfatti. Ma resta il nodo dei privati da liquidare

Il governatore altoatesino è convinto: «Bruxelles direbbe no al mantenimento dei privati in Autobrennero»

Entro un paio di settimane, a metà ottobre, la ministra **Paola De Micheli** convocherà a Roma tutti i soci pubblici di Autostrada del Brennero spa. E in quella sede dirà come intende procedere per sciogliere il nodo della nuova concessione di A22. È l'esito dell'incontro che ieri pomeriggio hanno avuto il presidente della Regione (e governatore dell'Alto Adige), **Arno Kompatscher**, ed il presidente della Provincia di Trento, **Maurizio Fugatti**, con la ministra del Pd che ha preso il posto del 5 Stelle **Danilo Toninelli** al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al di là delle pubbliche dichiarazioni, il problema di fondo è che Bolzano e Trento non hanno proceduto con la compattezza dovuta ed ora, in una situazione di governo politicamente mutata, si stanno ridefinendo gli equilibri dei rapporti tra i soci pubblici, rivalutando il peso di quelli del sud nei contatti proprio con la piacentina De Micheli. Fugatti e Kompatscher (accompagnato dal capo della segreteria **Matteo Migazzi**) hanno concordato la scaletta prima di sedersi al tavolo con la ministra e il capo dell'ufficio legislativo del Mit, l'avvocato di Stato **Mario Capolupo**.

Il giorno prima del vertice con De Micheli, i dirigenti del Mit avevano chiesto al vertice di Autobrennero di dare attuazione all'accordo, per arrivare alla firma della convenzione di concessione entro ottobre e dare operatività alla nuova concessione in house dal prossimo gennaio. Soluzione impraticabile. Non tanto perché, prima, ogni ente (consigli comunali e giunte) do-

vrebbe dare l'ok all'accordo, cosa che non è all'ordine del giorno, ma perché è oggettivamente impossibile, come lo stesso accordo impone, liquidare i quattro soci privati per rendere totalmente pubblica Autobrennero.

Entrambi, Kompatscher e Fugatti, si dicono soddisfatti della trasferta al Mit: «Il ministro De Micheli dice il primo «è determinato a voler arrivare ad una soluzione nell'interesse dei territori e del sistema paese». «Sono soddisfatto, la vedo positivamente. Il ministro vuole affrontare il tema» commenta Fugatti «e s'è preso il tempo necessario per valutare tutti gli aspetti tecnico-normativi, per poi incontrare tutti i soci, fare le sue proposte e trovare una risposta che dia continuità alla concessione».

La scaletta delle soluzioni, che indica le priorità, l'ha indicata Kompatscher che, da presidente della Regione, ha delegato dei soci pubblici a «trattare» con il governo. «Abbiamo illustrato al ministro» dice «quali sono i passi successivi dopo la pubblicazione della delibera del Cipe che ha recepito l'accordo. Le due ipotesi principali sono: uno, proseguire con Autobrennero, previa liquidazione dei privati; due, costituire una nuova società, BrennerCorridor». C'è anche la terza ipotesi, quella proposta in Parlamento dalla senatrice **Donatella Conzatti**, che piace a Fugatti e che però Kompatscher considera «impraticabile»: mantenere i privati (14,1575% del capitale) in Autobrennero. La quarta è la messa a gara, che tutti però vogliono scongiurare. La ga-

ra, tra l'altro, vorrebbe dire «rinunciare» a **800 milioni** di contributi pubblici alle sei province per opere sui territori attraversate da A22, inseriti nel Piano economico finanziario da **4,14 miliardi** della nuova concessione.

Kompatscher non considera percorribile la terza ipotesi, l'assetto attuale della spa con i privati in minoranza: «Si dovrebbe rivedere l'accordo, modificare la legge e ottenere l'assenso dalla Commissione europea, che è escluso in punta di diritto». Per il presidente della Regione, «Bruxelles ha già dato l'ok alla concessione che evita la gara purché la società sia interamente pubblica, e la direttiva che prevede una quota di minoranza di privati, fino al 20%, non vale per Autobrennero, perché questi soci privati non sono stati a suo tempo scelti con gara di evidenza pubblica». Inoltre, c'è anche una questione di tempi: «Per la gara ci vorrebbero cinque anni, ma ci vorrebbero anni anche per trattare con l'Europa sulla presenza dei privati». Una scelta politica, non solo tecnica: con Toninelli ministro, l'unica soluzione proposta a Bruxelles è stata la totalizzazione pubblica. Con la nuova ministra del Pd ed un commissario europeo (**Paolo Gentiloni**) pure del Pd, si è aperto uno spiraglio che prima non c'era. Fugatti e altri soci del sud se lo vogliono giocare. Kompatscher permettendo. **Do. S.**





Sul pezzo

Pragmatica. Concreta. Sul pezzo. Così viene descritta la nuova ministra dei trasporti e delle infrastrutture Paola De Micheli (del Pd) che ieri ha incontrato i governatori Arno Kompatscher (al centro della foto) e Maurizio Fugatti

Consumo di suolo

Il Veneto è la regione più cementificata d'Italia

Consumo di suolo: Il Veneto si conferma la regione più cementificata d'Italia. Lo rileva l'Ispira, l'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale, che nei giorni scorsi ha diffuso i dati nazionali, regionali e provinciali del fenomeno, registrando nel 2018 nella nostra regione un incremento di 923 ettari sottratti al verde. Segue, molto da lontano, la Lombardia (633 ettari). Alla fine del 2018 il suolo consumato in Veneto ammontava a 227.368 ettari, il 12,40% del totale, contro una media nazionale del 7,64%. Per il presidente di Confcommercio Veneto, Massimo Zanon, il dato conferma che le misure adottate fin qui per bloccare, o quantomeno frenare il fenomeno si sono rivelate insufficienti. «La nostra regione mostra ancora i segni di un passato in cui si è edificato indiscriminatamente», dice Zanon. «Penso alle grandi superfici di vendita, ampliate all'inverosimile di anno in anno, ma anche ad altre strutture che hanno affollato un panorama già saturo». «Per essere appetibile, sia sotto il profilo sociale che sul piano turistico, la nostra regione ha bisogno di salvaguardare e ritrovare la bellezza perduta del paesaggio e delle città», prosegue il presidente di Confcommercio Veneto. «Il Veneto ha bisogno di rigenerazioni urbane, di recupero, di ristrutturazioni, non di nuovo cemento. Bisogna favorire lo sviluppo della residenzialità del sistema commerciale ed economico dei centri cittadini».

«La salvaguardia del paesaggio veneto costituisce un elemento fondamentale per lo sviluppo del sistema turistico, che costituisce una delle principali vocazioni della nostra regione», conclude Zanon.



Massimo Zanon



Brevi

**INCONTRI INFORMATIVI
LA FIGURA DI CONSULENTE
IMMOBILIARE
E LE OPPORTUNITÀ**

La Scuola del settore immobiliare e Agenzia del lavoro Cesaro&Associati propone incontri informativi e gratuiti su «Consulente immobiliare: una missione», tenuto da Alice Zanetti, formatrice e consulente di agenzie immobiliari. Il corso mira ad aggiornare su questa figura di esperto e sulle opportunità professionali del futuro. Appuntamenti dalle 18 alle 20 venerdì 18 ottobre al Mulino Simbeni di Fumane; giovedì 14 novembre in Corso del Popolo, Padova. Iscrizione obbligatoria (formazione@cesaroassociati.it). **F.Sagl.**





«NON HA PAGATO LE TASSE»

Chisso rischia un altro processo per le tangenti

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Renato Chisso, ex assessore alle Infrastrutture, rischia un nuovo processo per le cosiddette «tasse sulle tangenti».

a pagina 7

Inchiesta Mose

Tasse sulle tangenti, ora Chisso rischia un nuovo processo Il legale: soldi mai visti

VENEZIA Sperava di uscirne con un'archiviazione, come peraltro aveva chiesto il pm Stefano Ancilotto, lo stesso che lo aveva fatto arrestare il 4 giugno 2014 con l'accusa di aver preso tangenti dall'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati e da quello di Mantovani Piergiorgio Baita, in tandem con l'allora governatore Giancarlo Galan. E invece Renato Chisso, potente ex assessore regionale alle Infrastrutture, che per quelle accuse di corruzione ha già patteggiato due anni e mezzo, rischia un nuovo processo per le cosiddette «tasse sulle tangenti». Secondo la Finanza, infatti, chi ha percepito le mazzette dovrebbe anche rispondere del reato fiscale, perché si tratta di redditi, seppur illeciti, su cui vanno pagate le imposte.

Lo stesso pm Ancilotto, però, aveva concordato con il difensore di Chisso, l'avvocato Antonio Forza, sul principio del «*nemo tenetur se detegere*», secondo cui nessuno può essere obbligato ad autodenunciarsi: per questo la procura aveva chiesto l'archiviazione. Secondo il gip Barbara Lancieri, però, ci sono varie sentenze di Cassazione secondo cui questo principio non

vale per i reati fiscali, anche perché la dichiarazione dei redditi – ha detto la Suprema Corte nel 2016 – «non costituisce una denuncia a proprio carico, ma unicamente una comunicazione inviata ai fini fiscali». E quindi il pubblico funzionario infedele dovrebbe segnalare anche quei redditi e dovrebbe essere poi l'erario ad accorgersi che qualcosa non va e chiedere ulteriori accertamenti.

A questo punto però il gip Lancieri si è trovata di fronte a una serie di annualità prescritte (fino al 2010) oppure in cui l'eventuale imposta sarebbe stata sotto la soglia penale di punibilità, che ora è di 150 mila euro. Resta in piedi solo il 2011, in cui all'ipotetico «stipendio» pagato in nero da Mazzacurati (tra i 200 e i 250 mila euro, secondo le sue dichiarazioni), si aggiungerebbe quel milione e 800 mila euro che, nell'accusa iniziale, l'ex assessore avrebbe incassato da Claudia Minutillo (l'ex

segretaria di Galan, divenuta poi manager di Adria Infrastrutture, società della galleria Mantovani), che per

lui deteneva delle quote di una società. «Si tratterebbe di somme largamente superiori ai limiti della legge, pari a 774 mila euro

di imposta evasa», scrive il giudice, ordinando al pm nuove indagini per chiarire meglio la vicenda.

L'avvocato Forza, però, è sereno. «Abbiamo già dimostrato che quei soldi se li è tenuti Minutillo e che Chisso non ha mai visto un euro», commenta. Un paio di mesi fa si era infatti concluso di fronte al gip Massimo Vicinanza un incidente di esecuzione, al termine del quale il magistrato aveva trasmesso gli atti alla stessa procura per valutare l'ipotesi di sequestrare la somma alla donna.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ex assessore regionale Renato Chisso a rischio processo

Il Porto perde la nave-record «A rischio i posti di lavoro»

Dragaggi, Musolino contro tutti: ognuno faccia il suo. Cassa di colmata ferma alla Via

Scavi

Se ci arriva
l'ok, in due
mesi faccia-
mo gli scavi
urgenti

Sviluppo

Zes e area
complessa?
Senza
fondali è
solo teoria

VENEZIA L'annuncio era già pronto, trionfale: il 30 ottobre avrebbe dovuto fare scalo al porto di Venezia la più grande nave portacontainer mai arrivata in laguna, da 8500 teu. Ora però, dopo l'ordinanza con cui martedì la Capitaneria di Porto ha ristretto i limiti di pescaggio del canale dei Petroli per le navi più larghe, quella salterà e ce ne sono un'altra decina a rischio. «Si tratta delle navi più, su cui abbiamo lavorato tanto e dunque il danno d'immagine è forte», dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale lagunare Pino Musolino, scuotendo la testa. «Sono a rischio tanti posti di lavoro, un terminal ha già messo 6 persone in cassa integrazione - aggiunge - Finora ho lavorato a livello istituzionale, ora lancio un allarme pubblico».

Sulla base delle batimetrie di agosto, la Capitaneria ha deciso di ridurre i pescaggi. «La sicurezza è di loro competenza», stempera Musolino. Ma è chiaro che tra i due enti, entrambi parte del ministero delle Infrastrutture, un po' di tensione c'è: «Alla riunione di un paio di giorni fa avevamo spiegato di aver fatto nuovi dragaggi - dice il presidente del Porto - forse si poteva stabilire un criterio caso per caso, anche perché a fine agosto è arrivata una nave larga come

quella da 8500 teu e non si è interrata». In realtà Musolino c'è l'ha un po' con tutti, ma è evidente che nel mirino ci sono soprattutto ministero dell'Ambiente e Provveditorato. Il Porto ha infatti accantonato a bilancio 23 milioni di euro per gli escavi di Venezia e 4 per Chioggia («Il Mit potrebbe anche toglierceli, se non li usiamo», azzarda), ma c'è una serie di ostacoli burocratici che gli impediscono di spenderli: «E' da 14 mesi che mi dicono che il protocollo fanghi è imminente e non c'è ancora, poi servono il piano morfologico e l'ok ai nuovi siti di stoccaggio», dice Musolino. Che poi polemizza con Palazzo X Savi sul palancolato che dovrebbe contenere la cassa di colmata B, che da mesi frana nel canale dei Petroli.

«Sto aspettando dal Provveditorato il progetto dopo il via libera in Salvaguardia di inizio dicembre - dice - Tra l'altro, con una scelta per me assurda, si è deciso di farlo in legno, che si deteriora in 24 mesi, piuttosto che in metallo, nonostante la spesa fosse simile: 8 milioni». In realtà il Porto dovrà aspettare un bel po', perché il Provveditorato sta preparando le carte per mandarle non a San Basilio, ma a Roma, dopo che il direttore generale del ministero dell'Ambiente Giuseppe Lo

Presti ha chiesto espressamente che il progetto sia sottoposto a una pre-valutazione di impatto ambientale, il cosiddetto «scoping». E dunque si rischia di parlarne non prima di un anno. Quanto al protocollo fanghi è alle battute finali, come aveva promesso un mese fa il ministro dell'Ambiente Sergio Costa in commissione ecomafie, salvo i tempi legati al cambio di ministro. Sul piano morfologico è invece ancora al lavoro il Provveditorato, che conta di concludere per inizio 2020.

Musolino spiega che in questi due anni il Porto ha scavato 600 mila metri cubi tra bacino 3, Petroli e Marittima. E che servirebbero scavi per un milione di metri cubi complessivi per garantire qualche anno di tranquillità. «Tra Moranzani, casse di colmata, Molo Sali e Tresse ci sarebbero 5 milioni di metri cubi disponibili - conclude - E' ora che ogni ente faccia la sua parte, se ci danno l'ok in due mesi facciamo tutto: poi bisogna uscire dall'emergenza e fare una pianificazione di lungo periodo, come nel resto del mondo». Si parla di Zes e Area di crisi complessa, con i fondi della Regione. «Ma senza fondali è solo teoria». E in ballo, sottolineava più volte, ci sono 20 mila posti di lavoro.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



● Sulla base delle batimetrie di agosto, la Capitaneria ha deciso dall'1 ottobre di ridurre i pescaggi del canale Malamocco-Marghera, quello che usano le navi per arrivare al porto commerciale

● Le differenze rispetto a settembre superano anche il metro e mezzo (di notte), mentre di giorno sono di 50 centimetri. Il risultato è che le navi più grandi non possono entrare

● Il Porto ha accantonato a bilancio 23 milioni di euro per gli escavi di Venezia e 4 per Chioggia, ma senza il nuovo protocollo fanghi il piano non può essere portato a termine



Le case occupate Stanziati per gli alloggi popolari 1,2 miliardi in 15 anni. Il Pd attacca la Regione. Bolognini: trend invertito

Fortino Aler, minacce dopo il blitz

Viale Fulvio Testi, insulti e intimidazioni agli inquilini. Crescono debiti, abusivi e alloggi vuoti

di **Giampiero Rossi**

Case vuote, occupazioni, morosità, debiti, soldi che non ci sono e soldi che scorrono a fiumi. È questa la fotografia del pianeta Aler tratteggiata dai dati contenuti in diversi documenti regionali firmati nelle ultime settimane. Su oltre centomila alloggi, alla fine del 2018 più di 15 mila risultavano vuoti: 11 mila «sfitti» e poco più di 4 mila occupati abusivamente. Con

un danno, in termini di fatturato, che si avvicina agli 8 milioni di euro, a fronte di 359 milioni di debito verso le banche. Intanto alla case bianche di viale Fulvio Testi, dove a inizio settembre era stato trovato un fortino di armi, intimidazioni e minacce agli inquilini «colpevoli» di aver sollevato il caso.

alle pagine 2 e 3

Per Aler 1,2 miliardi investiti in 15 anni Ma crescono debiti, abusivi e alloggi sfitti

Il Pd attacca la Regione. Bolognini: invertito il trend



La consigliera Rozza
Mentre questi indicatori peggioravano abbiamo sentito solo chiacchiere su degrado e sicurezza

L'anagrafe fantasma

Nel 2016 gli inquilini irregolari erano 3.859
Tre anni dopo sono diventati oltre 4 mila

Case vuote, occupazioni, morosità, debiti, soldi che non ci sono e soldi stanziati a fiumi. È questa la fotografia del pianeta Aler tratteggiata dai dati contenuti in diversi documenti regionali firmati nelle ultime settimane. Porta la data del 30 settembre la delibera di giunta relativa ai bilanci delle Aler lombarde che contiene numeri pesanti relativi all'anno passato. Complessivamente, infatti, su oltre 100 mila alloggi di proprietà delle aziende che gestiscono l'edilizia popolare, alla fine

del 2018 più di 15 mila erano vuoti: 11 mila semplicemente «sfitti» e poco più di 4 mila occupati abusivamente. Con un danno, in termini di fatturato, che si avvicina agli 8 milioni di euro, a fronte di 359 milioni di debito verso le banche. Eppure — dice lo stesso documento — dal 2015 risultano stanziati 78 milioni proprio per recuperare e rimettere nel circuito delle assegnazioni 4.500 alloggi in tutta la Lombardia.

Il caso Milano

Tuttavia il vero fronte di questa emorragia di risorse e servizi resta Milano, dove si concentra oltre l'80% delle occupazioni conteggiate, e dove



nel triennio 2016-2018 il numero di alloggi sfitti e di occupazioni è cresciuto costantemente: nel 2016 gli abusivi erano 3.859 e le case vuote 5.875, tre anni dopo 4.050 e 11 mila. È vero che i numeri, da soli, non racchiudono mai tutta la realtà. Ma nella loro spietatezza aiutano a definirla e a confermarne i contorni, in questo caso davvero preoccupanti. L'assessore Bolognini non nega questa situazione ma rivendica alcuni risultati: «È indubbio che la situazione presenti diverse criticità — commenta — ma è anche vero che grazie a un'azione coordinata tra i diversi soggetti interessati abbiamo iniziato a invertire la tendenza. Rispetto al quadro fotografato a fine 2018, come indica il contatore pubblicato sul sito dell'Aler, sono stati recuperati oltre tremila alloggi e ogni volta che ne assegniamo uno, come i primi 475 messi a bando, il risultato è doppio: si risponde al bisogno di una famiglia e si sottrae una casa dal rischio di occupazioni». Bolognini rinnova la promessa di «fare sentire segnali forti» in diversi quartieri popolari della città e sottolinea, come ha fatto più volte anche il presidente dell'Aler Milano, Angelo Sala, il ruolo da agenzia di welfare che viene di fatto svolto dall'azienda che gestisce il patrimonio immobiliare pubblico: «Basti pensare — spiega l'as-

sessore — che il 90 per cento della morosità è "incolpevole". Quindi significa che c'è una vera fragilità sociale che porta con sé bisogni e domande di interventi che non riguardano soltanto l'abitazione».

Allarme rosso

C'è un altro documento ufficiale, però, che appesantisce il clima attorno al sistema dell'edilizia popolare regionale. Questa volta arriva dal Comitato paritetico di controllo e valutazione, e porta le firme bipartisan della presidente Barbara Mazzali (Fratelli d'Italia) e del vice Niccolò Carretta (Lombardi civici europeisti) e riguarda i conti delle Aler. Ovunque la situazione debitoria risulta semplicemente inquietante perché aumentano vistosamente i crediti vantati dai fornitori e saltano i parametri di equilibrio economico: in tutte le aziende territoriali e anche a Milano, dove, alla fine dell'esercizio 2018, l'indebitamento totale era di 479 milioni di euro.

Eppure di soldi ne sono arrivati tanti. Secondo una ricostruzione certosina di Carmela Rozza, consigliere regionale del Pd da sempre impegnata sul fronte delle case popolari, dal 2004 al 2018 sul sistema delle Aler sono confluiti — ripartiti in una dozzina di piani di recupero o con-

tratti di quartiere — più di un miliardo e 161 milioni di euro. Una cifra praticamente equivalente a quella ipotizzata in queste settimane per il nuovo stadio, comprensivo di centro commerciale, uffici e albergo. Perché non si colgono segni tangibili di un simile investimento? «Questi numeri riassumono un fallimento lungo vent'anni — taglia corto Carmela Rozza — e dimostrano che i soldi sono stati spesi male perché tutti i dati sono negativi: dalla risposta alla domanda di case alla qualità dell'abitare, dall'abusivismo alla morosità. E mentre questi indicatori peggioravano abbiamo sentito anni di chiacchiere su degrado e sicurezza». Errori del passato? «Sì, certo, come dimostrano i contratti di quartiere del 2005 mai conclusi — osserva la consigliera pd — ma anche del presente come rivelano i 200 milioni del bilancio regionale destinati alle case popolari e non spesi, mentre gli interventi restano incompleti. E attenzione anche alla presunta inversione di tendenza dichiarata dall'assessore Bolognini — aggiunge —: se recuperi alloggi da una parte e li perdi dall'altra, i conti non tornano». Sul prossimo futuro, invece, «incombe il problema dell'Aler di Milano: il piano di risanamento del 2015 scade, ma nei bilanci non c'è traccia di nuove risorse».

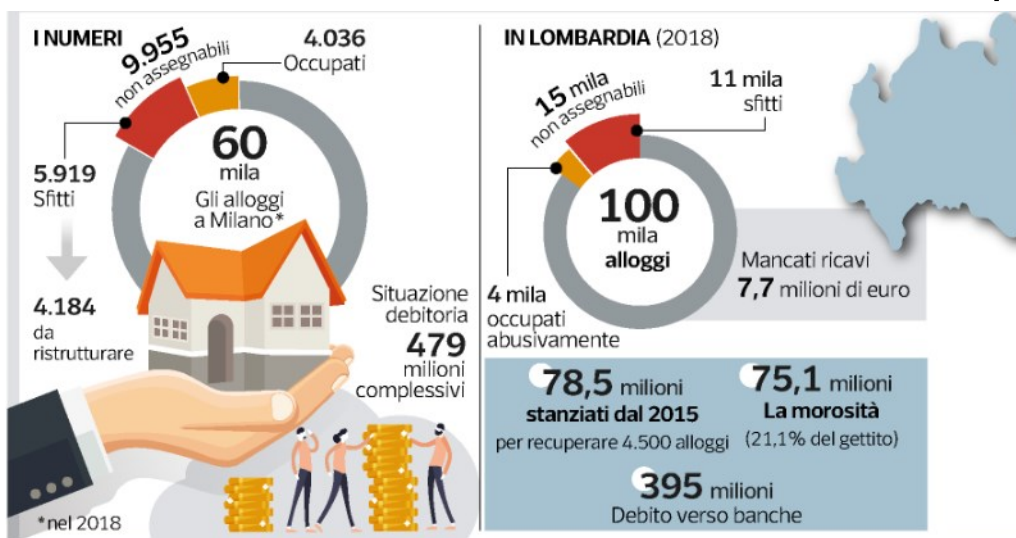
Gp. R.

Leghista



● Stefano Bolognini, assessore regionale alle Politiche sociali, abitative e disabilità

● Ha 44 anni ed è stato assessore a Sicurezza, Protezione civile, prevenzione e turismo della Provincia



Dem



● Carmela Rozza, consigliere regionale del Partito democratico, classe 1960

● È stata assessore ai Lavori pubblici e alla Sicurezza del Comune di Milano durante le giunte Pisapia e Sala

Maggiolina, gli edifici pronti nel 2022

Belvedere e Amazon: una torre di 23 piani svetterà sulle villette Ma i vicini protestano Due quartieri in cantiere

L'appello

Il Municipio 2 ha già chiesto al Consiglio comunale di alleggerire l'impatto urbanistico

di **Giorgia Fenaroli**

Una torre di 86 metri, 23 piani per 105 appartamenti e un 24esimo come belvedere sulla città. La «Torre Milano» è il nuovo sviluppo residenziale di Opm (Impresa Rusconi e Storm.it), firmato dallo studio Beretta, e sventerà in via Stresa 22, nel quartiere della Maggiolina. A nord le montagne, mentre dai terrazzi a sud si vedranno i grattacieli di Porta Nuova, collegata alla Torre dalla direttrice verde dei «Giardini Aldo Protti». I lavori sono partiti a primavera e nel 2022 la Torre andrà ad arricchire la skyline della città. «È un progetto interamente milanese, dal nome alla realizzazione — racconta Stefano Rusconi —. Uno sviluppo verticale che non solo ridà vita a un'area abbandonata, ma limita il consumo di suolo, trasformando parte della superficie in spazio verde». L'area — precedentemen-

te occupata da un edificio abbandonato per 15 anni — non

sarà destinata interamente al grattacielo: una parte, 3.300 metri quadrati, saranno trasformati in verde condominiale e in un parco giochi, in connessione con piazza Carbonari e con il viale alberato che porta al palazzo della Regione.

I rendering mostrano come sarà il complesso residenziale: oltre alla costruzione centrale, ci saranno due edifici indipendenti di due e tre piani, che andranno a raccordare l'altezza della Torre ai volumi del quartiere circostante. «Per disegnare il progetto mi sono lasciato ispirare dal quartiere in cui la Torre andrà ad inserirsi — spiega l'architetto Gianmaria Beretta —. Proprio in piazza Carbonari c'è un edificio di Caccia Dominioni, che mi ha suggerito una pulizia estetica tipica del razionalismo milanese». Per questo, la costruzione sarà un parallelepipedo come gli altri palazzi che ha intorno, ma alto il doppio, dato che gli edifici della Maggiolina arrivano a massimo 40 metri. Ma non è l'unico «primato» della Torre. L'edificio è al centro del primo progetto di *equity crowdfunding* immobiliare in città: significa

che gli investitori hanno potuto partecipare a una raccolta fondi per la cifra di 750 mila euro, promossa online. Ed è anche il primo progetto in Italia in cui Amazon partecipa con una società di sviluppo immobiliare per lo *smart living*. Ogni appartamento avrà in dotazione Alexa, il servizio vocale di domotica che permette di controllare anche a distanza i diversi ambienti della casa.

Ma la Torre con i suoi oltre 80 metri non piace ai cittadini residenti nella zona. Il comitato «Torre Insostenibile» è nato con l'inizio dei lavori e, al centro delle lamentele, c'è «l'inadeguatezza dell'edificio al quartiere», spiega il presidente del comitato Gianfranco De Pol. «Il Municipio 2 è residenziale, con case basse, e già densamente popolato. Questo palazzo si inserirà con prepotenza nel quartiere, senza continuità con le villette circostanti né con i grattacieli di Porta Nuova, che restano sullo sfondo». Dalla parte dei «no» si è schierato anche il Municipio 2, che a fine settembre ha approvato una mozione bipartisan per chiedere al Consiglio comunale di «rivalutare il progetto e cercare un'alternativa che impatti di meno sulla cittadinanza e sul quartiere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





In quota Con i suoi 86 metri la Torre Milano costruita da Rusconi in via Stresa sventerà senza rivali sul quartiere attorno a piazza Carbonari

I tempi

● La «Torre Milano» è il nuovo progetto di Opm (Impresa Rusconi e Storm.it) firmato da Beretta

● Sarà alta 86 metri e avrà 23 piani per 105 appartamenti più un 24esimo piano per il belvedere sulla città

● Il palazzo sventerà in via Stresa 22, nel quartiere della Maggiolina

● L'area era abbandonata da 15 anni

● lavori sono iniziati a primavera e finiranno nel 2022



Corso Italia, la riqualificazione di Allianz Pannelli solari, verde e corte commerciale Il palazzo di Gio Ponti diventa hub per uffici Due quartieri in cantiere

di **Stefania Chiale**

Tra il genio di Gio Ponti e le linee leggere dello studio di design statunitense Skidmore, Owings and Merrill Llp (Som), uno dei più importanti al mondo, passa più di mezzo secolo di storia di Milano, di innovazioni nel campo tecnologico, di sfide ambientali ed evoluzione dei luoghi di lavoro. Ma resta l'aspirazione originale: fare di corso Italia 23 il luogo lavorativo più moderno del centro storico e migliorare la connettività della città.

Entro la fine del 2021, più realisticamente a inizio 2022, tornerà a vivere la storica palazzina ideata da Gio Ponti, Piero Portaluppi e Antonio Fornaroli nei primi anni Sessanta, sede per cinquant'anni della compagnia assicuratrice Ras, poi Allianz.

Dopo il trasferimento del quartier generale alla Torre Allianz a Citylife nel 2018, la città attendeva di conoscere quale sarebbe stato il destino del vecchio complesso.

un'area di circa 50mila metri quadrati. Allianz Real Estate ieri ne ha presentato il progetto di riqualificazione, affidato a Som. In poco più di due anni, e nella zona in cui è previsto il passaggio della linea 4 della metropolitana, nascerà un campus urbano di uffici e spazi aperti. Tre edifici, una nuova corte interna con giardino e aree lounge per i dipendenti. Nel rispetto del progetto originale, verranno adottati i concetti di sostenibilità, strategie del *workplace*, benessere e *smart building*. «Utilizzeremo energie alternative e tecnologie all'avanguardia. All'interno, ci sarà tutto ciò che serve al benessere dei lavoratori, che saranno oltre tremila», spiega Donato Saponara, a capo dell'area Transaction per l'Europa occidentale e responsabile per l'Italia di Allianz real estate.

Pannelli solari e nuovi materiali per le facciate — che permetteranno di far entrare luce all'interno e di bloccare le radiazioni dall'esterno — ridurranno la dispersione del calore del 60 per cento. Verranno introdotti più di 1.100

metri quadrati di aree verdi, con 54 specie di piante. Grazie al rinnovamento della corte esterna, con ristoranti, negozi, e un probabile spazio di coworking, il campus avrà una connessione più profonda col quartiere. I piani degli uffici, tutti open-space, ospiteranno aree comuni centrali. «Un progetto unico — dice

Yasemin Kologlu, design director del progetto —, disegnato per i lavoratori, ma anche per il vicinato. Diventerà l'elemento catalizzatore di tutta l'area di Santa Sofia». Il progetto recupera alcune delle aspirazioni originali di Ponti, in particolare il carattere aperto che l'architetto aveva auspicato per il complesso. Sorgerà infatti un importante ingresso da via Santa Sofia. Da oggi a domenica una mostra gratuita all'interno del cantiere spiegherà la filosofia del nuovo corso Italia 23.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il restauro Gli uffici di Allianz nella palazzina di Gio Ponti in corso Italia verranno rinnovati entro il 2021

Le date

● Prende il via la riqualificazione della storica sede del Gruppo Allianz in corso Italia 23, il complesso disegnato fra il 1958 e il 1962 da Gio Ponti, Piero Portaluppi e Antonio Fornaroli

● Nascerà un campus su tre edifici per uffici e spazi aperti alla città, con terrazzo, una nuova corte interna e aree lounge per i dipendenti



Ponte, i sindacati incontrano le ditte: «Dobbiamo tutelare i posti di lavoro»

► Cisl: «Cerchiamo di capire la situazione»
Cgil: «Preoccupati»

SUSEGANA

I sindacati sono pronti ad incontrare le aziende che hanno in subappalto i lavori complementari di Ponte della Priula. «Ci hanno chiesto un incontro – conferma Marco Potente, segretario di Filca Cisl Treviso e Belluno – Anche noi stiamo cercando di capire com'è la situazione. È nostro interesse capire se in futuro ci potrà essere un problema occupazionale».

IL NODO

Sono tre le aziende (due locali, una della provincia di Trento) che hanno avuto in subappalto dei lavori nell'ambito del progetto di restauro e consolidamento del ponte storico sul Piave da Carena spa, impresa che si è aggiudicata l'appalto. Ora la Carena è sulla strada del fallimento (che ha annunciato ai sindacati la settimana scorsa). Da quanto emerso nelle ultime settimane, le ultime opere (il restauro delle decorazioni superficiali nelle pile del ponte ed il completamento del viale monumentale, con posa del monumento e dell'asta alzabandiera) da eseguire sul ponte prima di chiudere definitivamente il cantiere sono ferme, perché Carena non avrebbe pagato le aziende alle quali ha dato in appalto i lavori. Anas, il committente, ha assicurato di aver pagato Carena e che «adot-

terà tutti i provvedimenti necessari per ultimare le lavorazioni di minore entità e completare l'opera». «È il caso di capire anche quale ruolo ha il committente – aggiunge Potente – Noi ci muoviamo per prevenire problemi per i lavoratori oppure, nel caso la situazione dovesse precipitare, chiedere gli interventi istituzionali necessari per tutelare gli operai». Allo stato attuale «non abbiamo segnalazioni che i lavoratori non siano stati pagati – afferma Mauro Visentin, segretario provinciale della Cgil – La nostra preoccupazione è sulla eventuale ricaduta che il fallimento di Carena potrebbe avere sulle aziende del territorio». Visentin coglie poi l'occasione per sottolineare che «i rappresentanti di queste aziende si sono spellati le mani per applaudire quando è stato cambiato il codice degli appalti. Noi l'abbiamo detto sin da subito che non è liberandosi di lacci e laccioli (leggi regole) che ci si libera dai problemi. Comunque noi le verifiche sulla situazione le stiamo facendo».

I CITTADINI

Intanto a Ponte della Priula i residenti osservano il cantiere ancora delimitato, ma deserto. Nei bar si chiacchiera, si commentano le notizie lette sui giornali e il clima è di poca fiducia nei confronti delle istituzioni. «Deve pensarci Anas – dice qualcuno – Non può adesso lavarsene le mani». Tuttavia i più sono fiduciosi che viale della Rimembranza ed il monumento saranno sistemati al più presto.

Elisa Giraud



IN SOSPELO Viale delle Rimembranze, i lavori sono fermi



Il Porto

L'allarme: «Decisioni o sarà crisi»

Se non si prenderanno decisioni al più presto il porto potrebbe entrare in crisi. Il presidente dell'Autorità di sistema, Pino Musolino, ieri è tornato alla carica chiedendo che ogni soggetto coinvolto nelle decisioni sugli escavi in laguna faccia la propria parte. Mancano all'appello il protocollo fanghi, che da ogni mini-

stro dell'Ambiente viene dato per imminente; poi c'è il progetto per il marginamento della cassa di colmata B, carica di fanghi tossici; e infine il mantenimento della profondità, che per il porto deve essere fatto con regolarità, altrimenti si rischia di perdere navi, traffici e anche occupazione.

A pagina VIII

Il Porto: «Decisioni o Marghera muore»

►Il presidente Musolino chiede ad enti e istituzioni di consentirgli le operazioni per mantenere l'accessibilità

►Saltata la "visita" della più grande portacontainer mai arrivata
«Anni di inerzia e ora rischiano anche le aziende insediate»

LE PRIORITÀ: PROTOCOLLO FANGHI PER SCAVARE I CANALI E IL MARGINAMENTO DELLA CASSA DI COLMATA B

PORTO

VENEZIA Da quando è arrivato, il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, ha fatto presente a tutte le sedi istituzionali che l'accessibilità del porto andava garantita come priorità. Dopo due anni passati senza che sia stato approvato non solo il Piano morfologico della laguna, ma nemmeno il protocollo fanghi, Musolino ha deciso di alzare il livello, "invitando" ad alta voce tutte le istituzioni che hanno un qualche potere nella vicenda a togliere la testa dalla sabbia. Anche perché ne va della sopravvivenza del Porto e di tutte le attività collegate, circa 20mila posti di lavoro.

PESCCAGGI

«Proprio a fine mese - spiega Musolino - sarebbe dovuta arrivare in porto la nave più grande che abbia mai attraccato qui: una portacontainer da 8.500 teu proveniente dalla Corea. Una linea diretta oceanica, che per averla qui mi ero speso non poco. Ovviamente non arriverà, e non solo per l'ordinanza della Capitaneria, ma perché non c'è il fondale sufficiente. Io non mi arrendo, però, ma tutti

hanno il dovere di fare la propria parte».

L'ordinanza della Capitaneria emanata il primo ottobre, di fatto prende atto della situazione che si è venuta a creare in due tratti del canale dei Petroli.

«È il bicchiere mezzo pieno - commenta Musolino - per alcuni tipi di navi e mezzo vuoto per altre. Comunque i dati considerati come batimetria sono già differenti perché da agosto abbiamo dragato e lo stiamo facendo. la situazione è migliore».

L'INERZIA

Musolino se la prende con tutti gli enti che hanno potere sulle acque della laguna e che non hanno fatto tutto quello che avrebbero dovuto. «Il marginamento della casa di colmata B è urgente, altrimenti i fanghi tossici rischiamo di finire in laguna - attacca - ma dopo l'ok della Salvaguardia di dicembre 2018 stiamo ancora aspettando che il Provveditorato faccia il progetto, che noi paghiamo poi a piè di lista. Abbiamo accantonato 23 milioni per gli scavi a Venezia e 4 per Chioggia, ma se altri enti non fanno il loro c'è il rischio che i soldi vadano persi e con essi i posti di lavoro aganciati al porto. La Zes, le attività sui 2mila 200 ettari hanno un senso solo se arrivano le navi. Il protocollo fanghi è fermo da 14 mesi». Per Musolino devono fare la propria parte il Mit, il Ministro dell'Ambiente, il Provveditorato alle opere pubbliche, la Capitaneria e in misura minore la Regione e la Città Me-

tropolitana. «Chiedo a tutti di fare la loro parte - afferma - oppure che ci dicano che vogliono che il porto muoia».

IL LAVORO

Musolino è incontenibile e lo fa nel nome anche di tutta la gente che lavora con le attività portuali. «Facendo finta di niente si fa peggio - conclude - e la situazione lo sta dimostrando. Arrivano meno chiamate di lavoro alla Compagnia lavoratori portuali e comincia ad affacciarsi la cassa integrazione in qualche azienda. Qui si sta cominciando a mettere a repentaglio l'occupazione di Porto Marghera e questo è grave. Se il porto si interra, tutte le altre cose, a cominciare dalle opportunità offerte dalla nuova Via della Seta non valgono nulla. Noi dobbiamo garantire l'accessibilità alle navi se vogliamo continuare ad essere una città portuale e con questi episodi che non consentono ai grandi operatori di programmare le rotte, abbiamo solo da perdere nonostante la nostra posizione geografica privilegiata rispetto ai traffici internazionali».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL CASO Qui sopra, una nave merci davanti a Porto Marghera. Timori del Porto per un depotenziamento

Mose, dipendenti di Kostruttiva: «Ci dissociamo da quella protesta»

► L'allarme era stato lanciato da lavoratori di consorziate

LA PRECISAZIONE

VENEZIA I dipendenti diretti di Kostruttiva prendono le distanze dalla lettera di protesta diffusa, l'altro giorno, da un gruppo di lavoratori di tre società consorziate della stessa Kostruttiva preoccupati per lo stallo dei cantieri del Mose che sta mettendo in crisi le piccole imprese coinvolte nei lavori. Una lettera aperta che non è stata scritta dai dipendenti diretti di Kostruttiva, ma da una trentina di lavoratori di tre società consorziate. Un punto che i dipendenti Kostruttiva hanno voluto precisare con una lettera di rettifica.

«Mai da parte nostra è stata pensata, redatta né tantomeno sottoscritta alcuna lettera aperta o qualsiasi altro tipo di comunicazione avente in senso, il tono, il contenuto esposto nel giornale» scrivono. In particolare i dipendenti ci tengono a prendere le distanze dalle frasi virgolettate riportate dal giornale «relative a questioni di grande importanza e delicatezza rispetto alle quali si ribadisce che non ci siamo mai espressi».

Nella lettera inviata nei giorni scorsi dal gruppo di lavoratori delle tre società consorziate si denunciavano le difficoltà crescenti delle imprese medio piccole che attendono di essere pagate dal Consorzio Venezia Nuova dei commissari, mentre attorno si è creato il vuoto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERI I lavori per il Mose alle bocche di porto



«Piano casa per le famiglie? Ritorno agli anni '70»

**CONTESTATO
IN COMMISSIONE
DALLE MINORANZE
L'INTERVENTO
URBANISTICO PREVISTO
DAL COMUNE**

EDILIZIA

MESTRE Il Piano casa per avvicinare i figli ai genitori non piace a tutti. Uno degli obiettivi dell'Amministrazione comunale è quello di far tornare in terraferma i nuclei famigliari veneziani che in passato si sono trasferiti nei comuni limitrofi della cintura urbana perché ritenuti meno onerosi per viverci. Per ottenere questo risultato il nuovo "intervento di sostegno della residenza per le famiglie" concede, a determinate condizioni, la possibilità di edificare nuove piccole abitazioni ai proprietari di suoli agricoli residenti nelle aree periferiche della terraferma veneziana. Le principali condizioni richieste sono la limitazione del costruito entro gli 800 metri cubi su un terreno che non può superare i mille metri quadrati, l'impegno alla destinazione residenziale e a mantenere la residenza nel Comune di Venezia per almeno 5 anni e la prossimità delle nuove abitazioni con le aree già urbanizzate, questo per evitare che il Comune di Venezia sia costretto a realizzare ex novo i servizi necessari nelle nuove lottizzazioni. I dettagli tecnici

del progetto, che richiederà una variante al Piano degli Interventi ed un passaggio in Consiglio comunale, sono stati illustrati in Municipio a Mestre durante i lavori della quinta Commissione consiliare. In tutto le richieste di edificare in aree agricole pervenute agli uffici comunali sono state 130, di cui la metà esatta è stata respinta per mancanza dei requisiti richiesti. I tecnici del Comune hanno stimato che i 65 interventi approvati comporteranno il consumo di circa 6 ettari di suolo agricolo.

Ma il piano per incentivare questo tipo di residenza non piace ai consiglieri di minoranza che ieri in Commissione non hanno mancato di esprimere il loro dissenso sull'intero progetto. «Non si vede come questo strumento possa essere un sostegno alla residenza visto che nel frattempo in centro a Mestre ci sono centinaia di appartamenti ancora da completare i cui lavori sono bloccati da anni - ha obiettato in aula il consigliere pentastellato Davide Scano - mentre così il rischio concreto è quello di estendere gradualmente le aree già urbanizzate attraverso un intervento che rimanda ai piani urbanistici degli anni '70».

«Ancora una volta manca una quantificazione dell'impronta ecologica che avrà questa nuova urbanizzazione - ha osservato il consigliere del gruppo misto Renzo Scarpa - e non viene prevista alcuna forma di compensazione verde».

Paolo Guidone



URBANISTICA
Una veduta di Mestre



Meolo Treviso-mare Via libera ai cantieri

Lavori in vista sulla Treviso-mare a Meolo per l'attraversamento ciclopeditone e il ripristino della fermata Atvo. L'ultimo ostacolo burocratico verrà risolto lunedì, poi potrà iniziare l'iter di affidamento dei cantieri e la successiva realizzazione delle opere.

Furlan a pagina XX

Treviso-mare, lavori in vista

►Lunedì sarà formalizzato il passaggio della proprietà a Veneto Strade ►Si potranno quindi realizzare la fermata dell'Atvo e il passaggio ciclopeditone

MEOLO

Attraversamento ciclopeditone della Treviso-mare e ripristino della fermata Atvo in dirittura d'arrivo. L'ultimo ostacolo burocratico verrà risolto lunedì, poi potrà iniziare l'iter di affidamento dei lavori e la successiva realizzazione delle opere. Finora mancava il trasferimento, dalla proprietà di Autovie a quella di Veneto Strade, del tratto di strada interessata dagli interventi. Con la firma di lunedì prossimo tra i rappresentanti dei due enti, ci sarà il passaggio di consegne e Veneto Strade potrà occuparsi dell'intervento, dando il via alla gara d'appalto e all'apertura del cantiere per risolvere un buco nero della viabilità, sollecitato ripetutamente da anni dalle ultime amministrazioni comunali e dai cittadini.

PROBLEMA ANNOSO

Ad informare di quest'ultimo atto formale è stato il sindaco Daniele Pavan nella seduta consiliare di lunedì scorso, rispondendo ad una domanda sollevata dal gruppo d'opposizione "Uniti per Meolo", con la quale l'ex sindaco e attuale capogruppo Loretta Aliprandi aveva ripreso l'annoso problema della Treviso-mare. «Dopo il mio insediamento come sindaco - ha precisato Pavan - ho avuto un incontro in Regione con Autovie e Veneto Strade in cui ho chiesto di accelerare i tempi perché sia di-

sponibile al più presto l'attraversamento della Treviso-mare per ciclisti e pedoni, che ora avviene in condizioni rischiosissime». In seguito a quell'incontro, Veneto Strade ha presentato il progetto, che prevede il prolungamento, in direzione di Treviso, della pista ciclabile esistente, l'allargamento della carreggiata per consentire la realizzazione della fermata Atvo, e l'attraversamento "a raso", in posizione sicura, nella parte iniziale dello spartitraffico, lungo la strada che arriva poi alla rotonda del casello autostradale. «È una soluzione che consente di realizzare le opere in breve tempo, mentre il sottopasso ipotizzato richiede tempi più lunghi e, a mio avviso, può essere costruito successivamente», ha sostenuto Pavan.

MINORANZA CRITICA

Il progetto non ha convinto la minoranza di "Uniti per Meolo". «Le informazioni sono le stesse dello scorso maggio. Non c'è nessuna novità», ha commentato Aliprandi, riferendosi alla progettazione che le era stata presentata quando era sindaco e che aveva sollevato diverse obiezioni da parte del comitato promotore della raccolta di firme per le opere lungo la Treviso-mare. «Speriamo almeno che i tempi siano accelerati», ha concluso Aliprandi.

Emanuela Furlan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I TEMPI Dopo la firma di lunedì tra Autovie e Veneto Strade si potrà procedere con la gara d'appalto e quindi con l'apertura del cantiere

VENEZIA. Allarme di Musolino, Autorità di porto

«Marghera, serve scavare ora i canali I 27 milioni ci sono»

Alberto Minazzi
VENEZIA

I fanghi dei canali navigabili della Laguna rischiano di uccidere l'economia veneziana di Porto Marghera. La metafora è forte, forse portata un po' all'estremo. Ma esprime bene la situazione del porto commerciale lagunare. Ovvero che se non si scavano i canali, «le conseguenze commerciali avranno conseguenze che in molti non hanno ancora chiare. Oltre a rischiare di perdere quote importanti del naviglio, si stanno cominciando a mettere a repentaglio i profili occupazionali di Porto Marghera», ha lanciato l'allarme il presidente dell'Autorità portuale, Pino Musolino. La situazione è da tempo nota. A far venire al pettine il problema è stata l'ordinanza urgente emanata nei giorni scorsi dalla Capitaneria di porto che, per motivi di sicurezza, ha modificato la navigabilità di alcuni canali, a partire dal fondamentale Malamocco-Marghera, che consente alle navi porta container di raggiungere la terraferma. E non è che, in questi anni, non si sia fatto niente. «Il nostro compito – ha sotto-

**Pino Musolino, Autorità di Porto**

lineato Musolino – è di mantenere l'accessibilità nautica dello scalo. Abbiamo previsto una serie di interventi di manutenzione, oltre a quelli già effettuati, per ottenere questo risultato. Ma non siamo stati messi in condizione di poterli fare dagli altri enti coinvolti». I 23 milioni accantonati a tal fine, a cui se ne aggiungono altri 4 per Chioggia, sono fermi. «La necessità immediata per superare le criticità evidenziate dalla Capitaneria – dice – è di scavare 300.000 metri cubi di fanghi, un terzo dei quali "buoni", destinati al ripascimento delle barene. E se ognuno farà il suo ruolo, noi siamo in grado di intervenire in due mesi. Serve capire che non si può più cincischiare». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROGETTO ALLIANZ R.E.

Nel cuore di Milano campus di uffici aperto alla città

Sottilaro a pag. 15

Allianz Real Estate riqualifica l'ex sede del gruppo in Corso Italia a Milano. Fine lavori nel 2022

Un campus di uffici aperto alla città

Business, verde e ospitalità. Progetto e quartiere vanno in mostra

DI FRANCESCA SOTTILARO

Il complesso architettonico di Corso Italia 23 a Milano, per 60 anni sede di Ras prima e di Allianz poi, concepito nella sua struttura originaria da **Gio Ponti, Piero Portaluppi e Antonio Fornaroli** cambia volto sotto la regia di Allianz Real Estate e il collettivo di architetti Skidmore Owings e Merrill (Som).

A oggi un cantiere aperto, dopo l'uscita dei 2 mila dipendenti del colosso assicurativo confluiti nell'headquarter di City Life, il polo rinascerà a fine lavori, previsti nel 2022, con un campus dedicato al business e permeabile con la città. Includerà, in una nuova veste trasparente e luminosa, spazi verdi e vetrine retail, una connessione diretta con Linate, grazie all'arrivo della nuova linea 4 della metropolitana, e un hub dell'hospitality all'indirizzo via Santa Sofia 37. Anche in questo caso si tratta di un immobile del gruppo, gestito da Allianz Real Estate dove troverà spazio un hotel della catena Radisson Collection.

A guidare il progetto di riqualificazione, la grande attenzione alla sostenibilità e al quartiere che, questa la novità, è protagonista fino a domenica prossima, nella mostra «Lavori in Corso... Italia 23» dedicata al complesso, dalle origini a oggi. In un'ambientazione al grezzo, nelle vetrine di quella che un tempo era una banca, convivono il modello e i render del progetto, foto storiche dei luoghi e una galleria sui personaggi e le botteghe che continuano a fare storia in questo angolo di Milano: dal Touring Club (nella cui sede arriverà un al-

tro hotel 5 stelle) alla Chiesa di San Celso, dalla macelleria Faravelli al Calzolaio Enzo, senza contare i complessi di archistar come Caccia Domini e Moretti.

«Si tratta di un modo un po' nuovo di presentare un progetto che si apre alla città. Risponderemo alle domande del pubblico mostrando il futuro degli spazi», ha spiegato **Donato Saponara**, head of transactions West Europe e country head Italia di Allianz Real Estate, raccontando la riqualificazione. «Qui un tempo c'erano 2 mila persone e ne arriveranno 3 mila». Dipendenti che, come ha ricordato **Alexander Gebauer**, ceo di Allianz Real Estate per l'Europa Occidentale, «hanno fatto parte di questi luoghi per 60 anni e restano legati al quartiere. Ora cerchiamo di ridare ciò che ci è stato dato, sicuramente in termini di elevata qualità della vita. Il nostro obiettivo è la creazione di valore a lungo termine senza dimenticare la sostenibilità».

A livello progettuale, se Gio Ponti diceva che «le facciate sono ciò che della città appare», l'ex sede di Allianz è stata rinnovata in chiave avveniristica dallo studio noto per aver concepito alcuni tra i progetti più noti al mondo: come il Burj Khalifa a Dubai e prima ancora il John Hancock Center e la Sears Tower a Chicago. Il campus urbano si spoglia, sul lato di Corso Italia, del suo tessuto scuro per accogliere materiali trasparenti e terrazze alberate sui tetti. «Gli spazi business saranno sia indoor sia outdoor», ha spiegato a **ItaliaOggi** **Yasemin Kologlu**, design director del progetto per lo studio internazionale Som.

«Mentre sul lato di Santa Sofia, dove aggiungeremo un piano, cambieranno i materiali mantenendo la legacy del progetto». Altro particolare, come nel disegno iniziale di Ponti, ricomparirà un grande varco vetrato nel complesso lato via Santa Sofia mostrando nuovi scorci alla città.

Nei 45 mila metri di spazi flessibili, pronti ad ospitare gli uffici di diverse aziende (rumors parlano, tra gli altri, della firma di consulenza Deloitte), verranno applicati gli standard tecnologici e di sostenibilità di ultima generazione, mentre l'utilizzo di nuovi materiali e i rivestimenti ridurranno del 60% la dispersione del calore.

Nel progetto è stato anche coinvolto **Piero Pelizzaro**, chief resilience officer del Comune di Milano: «La città non sarebbe quella che è senza le grandi aziende e le piccole realtà del territorio», ha detto, «Oggi molte grandi aziende hanno capito che svolgono un ruolo di natura non solo produttiva, ma anche sociale. Alcune trasformazioni che abbiamo visto in questi anni, e Corso Italia 23 è una di queste, avvengono perché i gruppi decidono di investire negli immobili e nelle aree che li circondano».

© Riproduzione riservata





Due immagini del progetto di riqualificazione firmato da Allianz Real Estate e dallo studio internazionale Som.
In alto, da sinistra, la nuova veste trasparente del complesso in Corso Italia 23 e uno scorcio della mostra sul quartiere.
Sotto, via Santa Sofia come apparirà con l'uscita della metropolitana e il varco trasparente

ASSEMBLEA AL CONSORZIO ZIP

Un'altra bocciatura per i park a pagamento in zona industriale

Confapi guida la protesta delle categorie economiche
Accuse al Comune, assente: «Mostra scarsa attenzione»

Cristiano Cadoni

PADOVA. Parcheggi sì, ma non a pagamento. E poi più trasporti pubblici, più manutenzioni, maggior decoro. E, certamente, più attenzioni da parte del Comune, che ieri - l'hanno sottolineato tutti - non si è presentato all'assemblea organizzata nella sede del Consorzio Zip per ragionare sul progetto di riordino della zona industriale.

L'ASSENZA DEL COMUNE

La Confapi si è presentata all'incontro con un manifesto di buone idee per «dare impulso alla zona industriale». Ma intanto la prima annotazione, all'avvio dell'assemblea, è stata per la sedia del Comune vuota. «Notiamo con rammarico l'assenza di una controparte politica», ha detto Andrea Tiburli, membro della giunta Confapi. «Ci saremmo aspettati ben altra considerazione. Oggi parliamo di parcheggi selvaggi, ma è come guardare il dito che indica e non la luna. Il problema è la mancanza di posti per chi lavora nell'area. Noi abbiamo raccolto le idee e proponiamo soluzioni, ma ci chiediamo se la questione interessi davvero, visto che non è mai stata affrontata sul serio. Qualcuno dovrebbe assumersi la responsabilità politica di dire che il settore manifatturiero non è considerato un asset strategico».

IL PIANO CONTESTATO

Il Consorzio da tempo ragiona sulla possibilità di introdurre, per gradi, i parcheggi a pagamento nelle zone dove vince la sosta senza regole. Ma le categorie economiche anche ieri si sono espresse contro questa opzione, che si tradurrebbe in una nuova tassa per le imprese. Di parcheggi c'è bisogno - l'hanno riconosciuto tutti - ma devono essere gratuiti. «Basterebbe cambiare la destinazione delle banchine», ha suggerito la Confapi. «Ma bisogna anche potenziare i trasporti, pulire il comprensorio, realizzare opere che rendano più vivibile l'area, rigenerare i parchi di Padovaland e del Roncagette, costruire piste ciclabili per esempio nei comparti di via Germania, via del Progresso e corso Spagna».

COSA NON SERVE

Tra le scelte da evitare assolutamente, oltre ai parcheggi blu, la Confapi ha indicato «la prassi dello scaricabarile fra amministratori», perché «il consorzio deve essere in grado di rispondere ai problemi delle aziende facendo da sportello unico». E ancora, no alla divisione amministrativa attuale fra la zona a nord del Piovego, passata al Comune negli anni '70 e trascurata, e quella a sud, rimasta in carico al consorzio. «Serve un interlocutore unico». —



Parcheggio selvaggio in via Germania, nella zona industriale



Comparti centrali addio In 40 anni appena il 10% Ora parte Abano Civitas

Dai tempi di Talamì il "progettone" è l'incubo delle amministrazioni di ogni colore. Adesso il piano per il centro storico cambia nome. E punta tutto sulla concretezza

Barbierato promette la svolta: «È l'occasione giusta per ricucire il tessuto urbanistico»

Ennesimo incarico progettuale, ma stavolta la parola d'ordine è semplificare

ABANO TERME. Segnatevìla data: 25 settembre 2019. E pure l'hashtag: #rigenerazione urbana. Un tweet del sindaco Federico Barbierato ha sancito l'inizio di una nuova era. «Si chiama *Abano Civitas* - ha postato il primo cittadino - il nuovo progetto che sostituirà i vecchi Comparti centrali e darà la possibilità a tutti i proprietari di confrontarsi con uno strumento finalmente flessibile. La rigenerazione urbana può avere inizio!».

Insomma - promette Barbierato - il rompicapo che ha reso insonni, negli ultimi quattro decenni, le notti dei primi cittadini abonensi di ogni colore politico, potrebbe finalmente trovare una soluzione. Ma intanto era necessario togliere dal tavolo della discussione un brand, i "Comparti centrali", che stava assumendo una coloritura vagamente "sinistra".

«Il tema - sottolinea Cesare Pilon, che ha guidato il Comune dal 1993 al 2001 - arriva direttamente dagli anni Settanta quando sindaco era Federico Talamì. E resta una ferita forte nel cuore degli abonensi doc. Stiamo parlando dell'Abano Storica, quella in cui un tempo si svolgeva la vita cittadina, tra municipio, duomo e mercato».

Allora il professor Miro Mazzucato acquistò, una alla volta, buona parte degli im-

mobili tra via Matteotti, via Appia e via Donati. Si fece strada l'idea di un Piano particolareggiato, per la cui redazione fu bandito un grande concorso internazionale. Con il progetto si confrontarono urbanisti del calibro di Carlo Aymonino e Paolo Portoghesi. Nel frattempo gli immobili acquistati da Mazzucato passarono alla società Res. Nell'area, caricata di pesanti oneri di urbanizzazione, la situazione di fatto si è cristallizzata. «Di fatto - puntualizza Pilon - sono state realizzate solo state realizzate soltanto la Biblioteca ideata da Paolo Portoghesi, che ho avuto l'onore di inaugurare come sindaco, e la piazza del Sole e della Pace dove spicca la Meridiana-Orologio Solare di Salvatore Conde. Insomma, un dieci per cento dell'intervento di trasformazione che dev'essere realizzato».

Anche Luca Claudio ebbe modo di confrontarsi con i Comparti centrali, prorogando fino al 2018 il piano di riassetto scaduto nel 2012. Il 21 marzo 2014, in quello che gli storici hanno numerato come il tredicesimo incontro pubblico sul tema, l'ex primo cittadino presentò lo studio di fattibilità (effettuato per conto della Res) dell'architetto Bruno Zevi.

Il sindaco Claudio propose la copertura, per poco meno di metà, di piazza Mercato: un omaggio alla tradizione veneta dei Saloni. Il commissario straordinario Pasquale Aversa, all'inizio del 2017, aveva poi deciso di non approvare la variante 6 del Piano Particolareggiato del Comparto Centrale. Mentre nel gennaio 2018 la maggioranza del sindaco Barbierato ha votato l'annullamento della variante che prevedeva, «in cambio della rimessa in senso dei Comparti centrali da parte della Res, la costruzione in piazza Mercato di un centro commerciale da 4.500 metri quadrati.

Adesso, come detto, è arrivata la svolta. «Ci stiamo confrontando - puntualizza il primo cittadino - con 120 interlocutori, tra piccoli proprietari e il liquidatore della Res, che negli anni scorsi era stata il grande player dei Comparti centrali. Ora abbiamo scelto un metodo diverso, che intende attivare nuove possibilità



per invogliare i proprietari a investire».

Per questo l'amministrazione comunale ha deciso di affidare al professor Amerigo Restucci, ex preside dello Iuav di Venezia, l'incarico di definire le linee guida per l'intervento di riqualificazione. La determina prevede, per la progettazione, una spesa di 20 mila euro.

«Ci siamo ispirati - continua Barbierato - a quanto è in vigore nei comuni di Bolzano e di Bologna. La nostra busso-

la sarà il Rie, la Riduzione dell'Impatto Edilizio». Si tratta, come si legge nel sito del Comune di Bolzano, di un indice di qualità ambientale che serve per certificare la qualità dell'intervento edilizio rispetto alla permeabilità del suolo e del verde. Tre i concetti ai quali Barbierato ha ancorato il nuovo corso: semplificazione delle modalità d'intervento con riduzione degli oneri; diminuzione dei volumi; creazione di assi visivi.

L'obiettivo del piano affidato al professor Restucci, classe 1942, che all'inizio degli anni Novanta ha fatto parte del Consiglio superiore del ministero dei Beni culturali e dal 1996 ha operato nel Comitato internazionale per lo studio e il restauro della Basilica di Sant'Antonio a Padova, è ricucire l'Abano Storica con il resto della città, per una valorizzazione a livello turistico. —

Claudio Baccarin

BY-NC-ND ALGUN DIRITTI RISERVATI

LE TAPPE



1975

Miro Mazzucato, titolare di un'impresa che all'epoca costruiva alberghi, acquista l'area ex Menegolli, che spazia fino all'attuale biblioteca e all'ex consorzio agrario: diventerà l'area dei comparti centrali.



1980

Primo progetto dell'architetto Imerio Trevisan, ripreso da Carlo Aymonino.



1988

Nuovo progetto dell'architetto Paolo Portoghesi, incaricato dalla giunta Genaro, che porta alla costruzione della biblioteca.



2003

Amministrazione Ponchio, le aree vengono vendute alla Res. Luca Claudio, tra 2011 e il 2016, proporrà alla Res la costruzione di un centro commerciale in Piazza Mercato.



2018

Decade il progetto Portoghesi: si riparte da zero. E senza il centro commerciale.



L'ATTESA DELLA RINASCITA

In bilico tra degrado e murali

Nel fotoservizio di Nicola Piran alcune suggestive immagini che presentano gli angoli più significativi dei Comparti centrali, ribattezzati Abano Civitas, tra duomo e municipio. A fianco il sindaco Federico Barblerato. Nell'altra pagina, a sinistra l'ex primo cittadino Cesare Pilon e, a destra, il professor Amerigo Restucci, che dovrà produrre la nuova progettazione.



LE ALTRE INIZIATIVE IN CANTIERE

Uno sportello di ascolto e una commissione comunale permanente

ABANO TERME. Con la nascita della denominazione *Abano Civitas* arrivano uno sportello apposito e una commissione consiliare sul tema. L'amministrazione comunale, dopo aver attivato un'interlocuzione con le ditte proprietarie finalizzata ad avere indicazioni in merito alle proposte delle ditte stesse, ha incaricato il professor Amerigo Restucci della redazione di un Piano Urbanistico che possa determinare le scelte urbanistiche per l'area da recepirsi all'interno del redigendo Pat.

La linea e le indicazioni date al progettista sono state recentemente elencate dall'amministrazione e dallo stesso professore. Come prima indicazione ecco la centralità degli spazi pubblici e civici determinati dalla contemporanea presenza dei plessi contenenti gli uffici comunali (sede centrale, Villa Bugia e, a breve, Casa Maestre), il Crc, il teatro, la chiesa parrocchiale, biblioteca, la piazza per il mercato; da qui il nome "Abano Civitas". Il progetto prevede la creazione di assi visivi che mettano in contatto visivo e funzionale i predetti elementi. Fondamentale sarà la semplificazione nelle modalità di intervento da parte dei privati pro-

prietari che potranno intervenire singolarmente o a piccoli comparti.

Prevista anche la diminuzione dei volumi precedentemente previsti nel piano ed utilizzo, per la parte già costruita, di quelli che sono i parametri della nuova legge regionale (Veneto 2050). L'intento dell'amministrazione comunale è però quello di creare un contatto diretto con il cittadino e quindi la città. Ecco allora fondamentale la creazione di uno "Sportello di ascolto" tra progettisti e proprietari per arrivare ad una formulazione di proposte condivise sempre nel rispetto di quelle che sono le regole stabilite in merito agli spazi "pubblici". Questo sportello, che sarà aperto in municipio a breve, consentirà di ottenere informazioni e avviare pratiche. Allo sportello verranno comunicati i nuovi oneri di urbanizzazione della zona, previsti in netto ribasso rispetto al passato.

È prossima l'organizzazione di una commissione consiliare sul tema con i progettisti incaricati (sul Pat ed *Abano Civitas*) per evidenziare le prime proposte in merito all'area centrale ma più in generale sul consolidato della città. —

F.FR.



COGNO E BULLO AI VERTICI

De Angelis nominato presidente Confedilizia

L'Associazione della Proprietà Edilizia di Trieste, fondata nel 1898, ha eletto i suoi vertici istituzionali. A presiedere l'associazione è stato designato Maurizio De Angelis, già presidente in passato: è avvocato libero professionista, iscritto all'Ordine degli avvocati di Trieste dove ha ricoperto la carica di consigliere e segretario, ed è membro del Coordinamento Legali Confedilizia.

Sono stati, altresì, eletti come vicepresidenti Carlotta Bullo, ingegnere edile e membro del Coordinamento urbanistico Confedilizia, e Giovanni Cogno, amministratore stabili dell'omonimo studio immobiliare.—



De Angelis tra Cogno e Bullo

SPRESIANO

Pessina, sì alla proroga: velodromo al palo

La presentazione del concordato slitta al 22 novembre. I subappaltatori si rivolgono ai legali per recuperare le somme

SPRESIANO. Secondo "sì" alla Pessina Costruzioni da parte del Tribunale di Milano: il 27 settembre è stata accolta la richiesta di proroga per la presentazione del piano di concordato preventivo per ulteriori sessanta giorni. Significa che Pessina, la società impegnata nella costruzione del velodromo di Spresiano, avrà tempo fino al 22 novembre per presentare un piano di continuità aziendale. Significa, al tempo stesso, che il cantiere del maxi impianto resterà ancora fermo, e continuerà ad accumulare ritardi su una tabella di marcia già compromessa dalle difficoltà finanziarie dell'azienda. Difficilmente i lavori riprenderanno prima del 2020 ammesso che poi, al momento del giudizio, il Tribunale dia il via libera al piano.

Non è l'unico fronte aperto per il colosso delle costruzioni. La base dei subappaltatori cerca di far valere i crediti vantati nei confronti di Pessina. È il caso, per esempio, della Edil Star, una delle aziende protagoniste del cantiere trevigiano, che ha dato mandato ai propri legali per quanto riguarda i mancati pagamenti della committente. In questo caso, si tratta di una somma che si avvicina ai 400 mila euro. «Con l'avvio delle procedu-

re di concordato, tuttavia, la situazione si è congelata, così come qualsiasi pretesa nei confronti dell'azienda, e si attende la presentazione del piano industriale» spiegano i legali di Edil Star.

La richiesta di una proroga non fa che allungare i tempi e lo stallo. Era stata la Pessina a chiedere un supplemento di tempo lo scorso 16 settembre, in quanto, spiega il Tribunale, «il primo termine si era in gran parte consumato nel mese di agosto e una proroga avrebbe consentito il vantaggio di un migliore e più efficace espletamento del piano concordatario».

Il futuro dell'opera trevigiana è collegato al buon esito del piano. Il velodromo di Spresiano, infatti, è inserito nell'elenco di opere che Pessina si è detta intenzionata a portare avanti dopo la presentazione del piano. L'azienda, che a sede a Milano, si era aggiudicata nel dicembre 2016 il bando federale per la realizzazione nella Marca del primo velodromo italiano capace di ospitare Mondiali e, potenzialmente, un'Olimpiade. La posa della prima pietra ebbe luogo il 15 settembre 2018, ma già lo scorso luglio i lavori avevano accumulato sette mesi di ritardo. Ora l'ennesima frenata. —

Andrea De Polo



Il cantiere bloccato al velodromo di Spresiano



ALTIVOLE

**«Amianto nel cantiere della Spv
Segreto d'ufficio, Arpav non mente»**

ALTIVOLE. Sulla vicenda del ritrovamento di amianto nel cantiere Spv di Altivole, l'Arpav non ha mentito. A precisarlo la stessa agenzia regionale: «L'Arpav», si legge in una nota, «ha il dovere, nell'ambito delle proprie funzioni di polizia giudiziaria e in particolare in caso di indagini delegate dalla Procura della Repubblica, di mantenere il segreto d'ufficio come previsto dal codice di procedura penale. In tali casi è obbligatorio attenersi strettamente alle indicazioni ricevute dalla Procura. Anche nel caso citato (l'amianto nel cantiere di Altivole, ndr), Arpav sta operando in maniera conforme alla legge e attenendosi strettamente ai nulla osta ricevuti dalla Procura». Il fatto si riferisce alla denuncia fatta dalla famiglia Piccolotto di San Vito di Altivole, per il tramite dell'avvocato Giorgio Destro, in riferimento alle analisi sul terreno adiacente la sua proprietà circa la presenza di amianto. — D.N.



ECONOMIA Bressanin, presidente di Interporto, osserva: "C'è bisogno di attrarre imprese"

"Unione di comuni per competere"

Distretti, fusioni, una burocrazia più leggera per far decollare le eccellenze polesane

Ketty Areddia

ROVIGO - Rendere appetibile il territorio per le imprese produttive e migliorare la struttura ferroviaria per alleggerire il trasporto su gomma e sviluppare le vie delle acque interne e su rotaia.

La ricetta per lo sviluppo di Primo Vitaliano Bressanin, presidente di Interporto, passa attraverso infrastrutture e imprenditorialità.

"A livello logistico non abbiamo nulla da invidiare a nessuno. Anche con Interporto avremmo bisogno di altri spazi per dare risposte a imprese che fanno richiesta - premette Bressanin - Ma a Rovigo sarebbe necessario fare degli investimenti, per attrarre nuove imprese. Non bastano le imprese della logistica: è necessario anche creare imprese produttive".

Il presidente dell'Interporto fa un esempio concreto, che riguarda lo sfruttamento delle acque interne: "Ci sarebbe bisogno di imprese in grado di fare assemblaggio e carpenteria, per sfruttare la via dell'acqua e trasportare grandi impianti utilizzando una via meno pericolosa delle strade".

Bressanin passa ad analizzare anche un'altra infrastruttura carente nella nostra zona, ovvero quella ferroviaria: "Siamo ancora in attesa di potenziare la Rovigo-Adria e la Adria-Chioggia, importanti sia per

sviluppare il trasporto green, sia per un vantaggio economico sui costi. Siamo già in ritardo".

Il futuro economico di Rovigo non può poi prescindere dalla sua vocazione agricola: "Abbiamo colture estensive come mais e frumento che sono un fiore all'occhiello. Bisogna puntare sui fondi europei e sulle progettualità".

Tutto ciò premesso, la Zona economica speciale potrebbe essere una grande opportunità per Rovigo. "Porterebbe veramente una facilitazione per tutta la provincia, perché abbiamo bisogno di imprese nel nostro territorio".

Secondo Bressanin dagli anni di crisi economica più duri per il Polesine non si è ancora usciti. "Non ci sono grossi cambiamenti, l'operazione Zes permetterebbe un beneficio generale per gli abitanti, un maggiore reddito".

Un'altra strada sono i distretti: "Questa soluzione, che ha avuto risvolti positivi ad esempio in Alto Polesine con il distretto della giostra, permette un maggiore coordinamento, la possibilità di svilupparsi e crescere, ma ci vogliono tutti i presupposti, come la volontà delle imprese di fare rete".

Un ostacolo importante riguarda la burocrazia e la dispersione che è tipica del territorio non ad alta densità demografica come il Polesine. "Sarebbe un'ottima soluzione

approfittare dei vantaggi economici e unire i comuni. Il ritorno in termini di risorse - assicura Bressanin - sarebbe interessante e si potrebbe lavorare su una programmazione più articolata di territorio. Purtroppo però abbiamo visto con il flop dei referendum sull'unione dei comuni, che ci sono logiche campanilistiche che ancora oggi vengono mantenute. Unire i comuni significa perdere di rappresentatività, perdere un sindaco o un consigliere comunale. Ma sono logiche anacronistiche". E continua: "Pensiamo solo al turismo. Rovigo ha il mare, grande risorsa, ma il turismo è ancora frazionato, non coordinato. Si potrebbe sfruttare la Romea commerciale e avere un visione strategica allargata, sfruttando le risorse dello stato e quelle europee".

Il presidente dell'Interporto conclude esprimendo tutta la sua fiducia nel territorio: "Rovigo non ha nulla da invidiare ad altri territori. Ha una posizione strategica ideale vicino al mare e agli aeroporti. Una marea di autostrade. Bisogna continuare su questa strada. Le associazioni si danno molto da fare ma ci vuole un coordinamento della politica per mettere insieme le risorse e una velocità per attrarre le imprese. Abbiamo capacità di fare impresa, ma ci vogliono più pmi che possano svilupparsi e poi mantenersi".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il presidente dell'Interporto Primo Vitaliano Bressanin