

Rassegna del 07/10/2019

ANCE VENETO

05/10/2019	Gazzettino Venezia	12	«L'architettura per far vivere meglio», via al Festival	...	1
05/10/2019	Giornale di Vicenza	9	La sfida elettorale sull'ambiente Pd: «Così il Veneto sostenibile»	Giacomuzzo Cristina	2
05/10/2019	Nuova Venezia	22	Festival dell'Architettura ieri Philippe Daverio ospite all'inaugurazione	...	4

ASSOCIAZIONI ANCE

05/10/2019	Cronaca di Verona	11	Ecco gli stati generali delle scuole edili	...	5
05/10/2019	Sole 24 Ore	6	Commissari, Anas, Sud: presto in Cdm urgenze e priorità	Santilli Giorgio	6

SCENARIO

05/10/2019	Arena	30	Tav a Verona, via al cantiere - Cantieri per i treni Tav, i lavori sono partiti	Ferraro Katia	8
05/10/2019	Arena	9	Gonzalo Alcade Rodriguez è il nuovo dg di A4 Holding	Lu.Fi.	11
05/10/2019	Arena	12	«Variante 23 ecologica? Macché, colata di cemento»	...	12
05/10/2019	Arena	29	Passo avanti per la ciclabile Verona-Ostiglia	Vincenzi Nicolò	13
07/10/2019	Arena	8	Intervista a Cesar Octavio Esparza Portillo - «Ecco i segreti del nuovo stadio» - I segreti della Nuova Arena «Un vicino di casa ideale»	Mantovani Luca	15
07/10/2019	Arena	9	Da Mazzi ad Arvedi, le idee mai decollate - Dalla cava Speciale alla Spianà, quattro progetti «arenati»	Giardini Enrico	19
07/10/2019	Arena	8	E Populous pensa di fare un nuovo Duomo a Milano	A.D.P.	21
07/10/2019	Arena	9	La situazione in Italia	A.D.P.	22
05/10/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Scuola eco-tecnologica pagata dall'Europa, i finanziatori in visita	Polese Roberta	23
05/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Il tunnel e le rotonde Venezia sarà più vicina Cantieri per tre anni	Costa Giacomo	24
05/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Dalla stazione al ponte, 85 milioni di investimenti	Gi.Co.	26
06/10/2019	Corriere delle Alpi	16	D'Inca: presto l'ok alle varianti - D'Inca sulle varianti alla 51 «L'ok arriverà a fine mese»	Dal Mas Francesco	27
06/10/2019	Corriere delle Alpi	17	Caner rilancia l'A27, il ministro lo stoppa	Dal Mas Francesco	29
06/10/2019	Corriere delle Alpi	17	Caner e Ghedina: il governo si impegna per le Olimpiadi	F.D.M.	31
06/10/2019	Corriere delle Alpi	26	Cantieri mondiali, la Provincia avvia altre tre tranches di opere	Segafreddo Alessandra	32
06/10/2019	Corriere delle Alpi	28	Tutti appaltati i lavori di ripristino post Vaia	...	34
05/10/2019	Foglio	4	Arriva il blocco Roma	Valentini Valerio	35
05/10/2019	Gazzettino	15	In breve - Gonzalo direttore generale A4 Holding	...	36
06/10/2019	Gazzettino	7	Piano del governo per ripartire 70 miliardi le grandi opere - Infrastrutture, in arrivo una spinta da 9 miliardi	Cifoni Luca	37
06/10/2019	Gazzettino Belluno	2	Sbocco a nord: D'Inca e Caner - Sbocco a nord dell'autostrada: scintille tra Regione e governo	Zambenedetti Andrea	40
06/10/2019	Gazzettino Treviso	22	Villette a prezzi agevolati il sindaco punta sui giovani	Fregonese Annalisa	42
05/10/2019	Gazzettino Venezia	19	Reparto allagato, ora l'Ulss 4 chiede i danni all'impresa	Cibin Fabrizio	44
05/10/2019	Gazzettino Venezia	2	Viabilità, maxi opera a Mestre - Via alla maxi opera: si cancella il "muro" tra Mestre e Marghera	Guidone Paolo	45
05/10/2019	Gazzettino Venezia	3	"Strettoia" per demolire il ponte verso via Torino Ecco le fasi dell'intervento	P.Gui.	48
05/10/2019	Giornale di Vicenza	11	Arrivano il nuovo dg e un premio alla comunicazione	...	49
05/10/2019	Giornale di Vicenza	26	Vardanega ha incassato ma non ha svolto i lavori	Tolettini Ivano	50
05/10/2019	Giornale di Vicenza	29	Casello autostradale Il no di Agritour e di Legambiente	MA.CA.	51
06/10/2019	Giornale di Vicenza	31	La palestra è maxi, costerà 7,6 milioni	Dall'Igna Alessandra	52
07/10/2019	Giorno - Carlino - Nazione Economia&Lavoro	11	Rapporto Aitec. Anche in Italia il cemento è sempre più green	Farruggia Alessandro	54
05/10/2019	Mattino Padova	2	Rifiuti, 157 i capannoni sorvegliati - Traffico di rifiuti, 157 capannoni a rischio Ma solo 44 Comuni li hanno individuati	Ferro Enrico	55
05/10/2019	Messaggero Veneto	17	«Appalti sotto il milione modello Alto Adige»	...	57
05/10/2019	Nuova Venezia	32	Piano regionale trasporti Lo snodo al casello A4 tra le criticità dell'area	Monforte Giovanni	58
05/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	Alcalde-Rodríguez nuovo dg A4 Holding	...	59
05/10/2019	Piccolo	17	Appalti, la Regione garantisce all'Ance: «Nuove competenze»	...	60
05/10/2019	Sole 24 Ore	12	In breve - Lo stadio di Inter e Milan. San Siro, i consiglieri chiedono una perizia	...	61
05/10/2019	Sole 24 Ore	6	L'analisi - Per il rilancio dei cantieri serve un'azione senza tregua	Santilli Giorgio	62

07/10/2019	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	25 L'affidamento diretto opaco rivela l'infiltrazione mafiosa	<i>Zerman Paola_Maria</i>	63
07/10/2019	Sole 24 Ore .casa	16 Realizzato in cinque mesi il primo stadio tutto in legno lamellare	<i>G.U.</i>	64
05/10/2019	Tribuna-Treviso	25 Velodromo bloccato si apre uno spiraglio Nuovo bando "rapido di subentro a Pessina	<i>Toffoletto Mattia</i>	65

«L'architettura per far vivere meglio», via al Festival

► Aperta ieri nel chiostro del Museo M9 l'iniziativa dell'Ordine veneziano

L'EVENTO

MESTRE "Architettura, bene comune", iniziato ieri pomeriggio all'M9 - gioiello dell'architettura in città, con il chiostro "al completo" con 250 persone - il festival promosso dall'Ordine degli Architetti pianificatori, paesaggisti e conservatori che, fino a domani, si dipanerà con incontri ed eventi tra Mestre, Venezia, Lido, a Stra, Mirano e Chioggia. Alla presentazione dell'evento sono intervenuti la presidente dell'Ordine degli Architetti di Venezia, Anna Buzzacchi, il presidente di Ance Venezia, Giovanni Salmistrari, e lo storico dell'arte Philippe Daverio, secondo il quale "il festival rappresenta un momento importante per avviare e rafforzare il dialogo tra cittadini e architetti". «Vogliamo lanciare questa proposta con l'auspicio che possa diventare un appuntamento annuale per sensibilizzare sull'importanza che l'architettura ha nella nostra vita» ha auspicato Anna

Buzzacchi, mentre a portare i saluti istituzionali in rappresentanza del Comune di Venezia, è intervenuto il delegato del sindaco all'Innovazione e Smart City, Luca Battistella. «Sono qui per ringraziare soprattutto dell'impegno condiviso che ha portato all'organizzazione di questo evento - ha commentato Battistella, a sua volta architetto - perché è un impegno per la città e per i luoghi dove tutti noi viviamo quotidianamente. L'architettura qui all'M9 si è espressa sviluppando quella richiesta dei cittadini di un luogo "importante" che potesse diventare vanto per Mestre».

La manifestazione continuerà oggi e domani con passeggiate (questa mattina a Venezia e Lido), spettacoli e conversazioni. Sempre oggi dalle 10 alle 23 nell'ex Emeroteca "Piani di fuga" di Francesco Gerardi, performance tra il monologo recitato e i contributi video; dalle 18 alle 23 in piazzetta Cesare Battisti spezzoni di film dedicati all'architettura; a Mirano "Architettura biofilica in Corte" con partenza alle 15 della passeggiata a Campocroce con ritrovo vicino al campanile; a Chioggia dalle 15.30 alle 18.30 "Gioco dell'oca" in piazza Vigo.



ARCHITETTURA L'inaugurazione del festival al chiostro M9



POLITICA. Oggi a Padova presentazione del report dell'Università di Padova su come diventare una regione ecocompatibile

La sfida elettorale sull'ambiente Pd: «Così il Veneto sostenibile»

La ricetta per costruire "la casa di Greta": 40 miliardi in 30 anni per dire stop a case colabrodo e sì a mobilità elettrica e fotovoltaico

Dallo studio la base per le scelte politiche che migliorino salute ed economia

STEFANO FRACASSO
CAPOGRUPPO PD IN REGIONE

Cristina Giacomuzzo

«Ghiacciai che perdono i pezzi, l'autunno più caldo di sempre, il blocco del traffico: basta aprire i giornali e i cambiamenti climatici sono sotto gli occhi di tutti. La salvaguardia dell'ambiente è un tema che coinvolge, studenti compresi. Ed è il tema della campagna elettorale delle regionali del 2020. Ci siamo chiesti: come si può passare dalla teoria alla pratica? Come il Veneto può diventare al 100% sostenibile, rinnovabile ed efficiente? La risposta c'è, in numeri e cifre. Sono tutte qui - e mostra un report di oltre 200 pagine -. L'ha stilato un team di docenti, coordinati da Alberto Bertucco, direttore del Centro studi di economia e tecnica dell'energia Levi Cases dell'Università di Padova». Stefano Fracasso, capogruppo del Pd in Regione, è entusiasta di questo primo studio in Italia che mette nero su bianco, con tanto di cifre basate su dati reali, il modo in cui il Veneto, in 30 anni, potrà diventare "La casa di Greta". «Questo report

è il quadro che permette di fare scelte politiche di prospettiva. È il pilastro del programma elettorale del Pd per le regionali. Ed è una via che consentirà al Veneto di mettersi all'avanguardia di questa trasformazione cogliendone le potenzialità: miglioramento di salute, crescita economica e nuova occupazione. Una cifra su tutte: 40 miliardi. A tanto ammontano gli investimenti da fare in Veneto al 2050 per farne un territorio sostenibile al 100%».

L'ANALISI. I punti focali della ricerca si possono ricondurre a tre, come sintetizza Fracasso. Primo. Stop alle case colabrodo. «Le nostre abitazioni - dice - consumano il 30% di tutta l'energia del Veneto. Oltre l'80% degli edifici (più di un milione) è stato costruito dopo il 1945 con criteri tali per cui il calore sfugge e il fresco dei condizionatori pure. L'efficientamento può muovere 20 miliardi e ridurre del 35% i consumi energetici». Secondo. Mobilità. «Dovrà essere elettrica, intelligente e condivisa. Si stimano investimenti miliardari che ridurranno lo smog». Terzo. Energia rinnovabile. «Stando all'analisi, il fotovoltaico, più che ogni altra fonte di energia rinnovabile, è quella che è destinata a espandersi in Veneto. Oggi copre il 24,7%. Per sostituire tutti i combustibili fossili serviranno 12mila ettari di

nuovi impianti, lo 0,65% della superficie regionale. I tetti non basteranno. Avremo bisogno di un grande piano per recuperare quanto possa servire a costruire il polmone solare del Veneto».

ELEZIONI. Tutto questo come si traduce in politica? «Ci sono tantissime cose da fare. Per esempio, nei regolamenti edilizi dei Comuni va previsto che, in casi di nuova costruzione o ristrutturazione, nei garage ci sia la presa per la ricarica dell'auto. Una banalità fondamentale per cambiare», dice Fracasso. Il report è il trampolino di lancio della campagna elettorale 2020 del Pd. «In Regione ci sono tante cose da cambiare: dall'ultima legge sul Piano casa, al bonus di rottamazione perché il futuro non è gpl, ma elettrico. Più mobilità condivisa. Incentivi. Sono queste le grandi sfide cui si deve rispondere per dare un futuro». La ricerca sarà presentata oggi al Crowne Plaza Hotel a Padova. Ci saranno i ricercatori Bertucco, Paola Valbonesi e Arturo Lorenzoni dell'Università di Padova che hanno realizzato la ricerca commissionata dal gruppo regionale del Pd. Interverranno, tra gli altri, **Paolo Ghiotti**, presidente **Ance Veneto**, e Pier Paolo Baretta, sottosegretario del ministero dell'Economia e Finanze. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un'immagine-simbolo del Veneto nella pianura padana sempre colpita dall'alto inquinamento

INIZIATIVE FINO A DOMENICA

Festival dell'Architettura ieri Philippe Daverio ospite all'inaugurazione

Al via ieri nel chiostro dell'M9 il Festival dell'Architettura, organizzato dall'Ordine degli Architetti, con l'obiettivo di renderlo un appuntamento capace di coinvolgere, oltre agli addetti ai lavori, anche la cittadinanza. Presenti all'inaugurazione, tra gli altri, il presidente di Insula spa, Nicola Picco, la presidente dell'Ordine degli Architetti di Venezia, Anna Buzzacchi, il presidente di Ance Venezia, Giovanni Salmistrari, e lo storico dell'arte Philippe Daverio, il consigliere delegato Luca Battistella.

La manifestazione continua oggi e domani sul territorio della Città Metropolitana di Venezia con passeggiate, spettacoli e conversazioni al fine di sensibilizzare i cittadini sulla centralità dell'architettura per la qualità della vita. La finalità principale del Festival è che l'architettura torni ad essere concepita e considerata come un bene comune, un riferimento concreto del coesistere umano nello spazio fisico e sociale. —



L'inaugurazione del Festival dell'Architettura all'M9



IN OCCASIONE DEL 70° ANNO DI ATTIVITÀ

ECCO GLI STATI GENERALI DELLE SCUOLE EDILI

Per l'occasione Edilscuola ha deciso di organizzare una cena con tutti gli ex allievi

Un incontro per conoscere il futuro della formazione nel settore dell'edilizia. "Sarà un confronto franco e approfondito tra scuole edili che si pongono il problema dell'innovazione. Un momento di riflessione sul futuro della formazione degli operatori del costruire e, più in generale, sui cambiamenti e le innovazioni del lavoro edile". Con queste parole l'ex direttore di Edilscuola **Claudio Tombari** ha commentato il convegno dal titolo "Quale formazione per quale futuro delle costruzioni" presentato in sala Arazzi. Presenti alla conferenza stampa anche **Ilaria Segala** assessore all'Urbanistica e all'Ambiente, **Marco Perizzolo** presidente di Fondazione Edilscuola, **Annalisa Barbetta** vicepresidente Fondazione Edilscuola e in rappresentanza di ANCE Verona **Francesco De Grandis**. Il convegno, promosso da Formedil nazionale e Fondazione Edilscuola in occasione del 70esimo anno di attività, si terrà venerdì 11 ottobre al Polo

Santa Marta dell'Università. Oltre 70 scuole edili di tutta Italia sono state invitate. Ma non è tutto. Perché per festeggiare questo importante traguardo, la Fondazione Edilscuola ha deciso di organizzare una cena invitando tutti i suoi ex allievi, collaboratori e amministratori, tra questi l'assessore **Ilaria Segala**: "Ero una giovane ingegnere e ho lavorato come insegnante per i corsi serali Edilscuola— ha ricordato l'assessore — E' stata una bella esperienza, un'esperienza di vita dove ho condiviso molto con coloro che la mattina lavoravano e poi la sera con grande fatica venivano a fare formazione". Alla cena parteciperanno circa 500 persone che si sono dati appuntamento all'Antica Riseria Ferron a Isola della Scala. Sarà una serata conviviale, fatta di ricordi e condivisioni, dove verranno presentati anche due importanti novità: un cortometraggio realizzato con il contributo di molti protagonisti di questi 70 anni di storia e un libro fotografico.



La presentazione del convegno di Edilscuola

Commissari, Anas, Sud: presto in Cdm urgenze e priorità

Palazzo Chigi vuole tenere un Consiglio dei ministri per il rilancio dei cantieri

Giorgio Santilli

Sbloccare subito infrastrutture già finanziate per 70 miliardi: è una delle priorità rilanciate dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia. Ma quali sono le azioni urgenti che il governo può mettere in campo? Palazzo Chigi pensa di convocare a breve a un Consiglio dei ministri sul tema.

1

IL PIANO DA 70 MILIARDI

Sono 750 le opere bloccate individuate dall'Osservatorio Ance, per un valore di 70 miliardi. Nel censimento ci sono una quindicina di opere sopra il miliardo (si veda la tabella) che da sole rappresentano un investimento superiore a 32 miliardi. Le ragioni del blocco sono molteplici, ma la quota prevalente presenta problemi autorizzativi. Non c'è, invece, nella gran parte dei casi un problema di finanziamento. Senza dimenticare, però, che nel bilancio dello Stato un conto è la competenza, un conto la cassa a disposizione del singolo programma.

2

SBLOCCARE LE OPERE PRONTE

C'è anche un certo numero di opere che hanno superato il calvario autorizzativo cui i progetti infrastrutturali sono sottoposti per anni. Grandi opere strategiche che aspettano solo l'apertura dei cantieri. In questo gruppo ci sono il passante di Bologna, il raccordo Campogalliano-Sassuolo, il nodo Alta velocità di Firenze, l'Alta velocità Brescia-Padova. C'è anche la Gronda di Genova che da sola vale 5 miliardi ma è opera ad alto "rischio politico". Legato da una parte alla vicenda

della possibile revoca della concessione ad Aspi, dall'altra alla contrarietà del M5S sul territorio. Servirà un po' di tempo, ma l'importante è evitare a ogni costo di fare della Gronda la nuova Tav.

3

SUBITO I COMMISSARI

Altro tema politicamente sensibile è l'attuazione dello sblocca cantieri, un provvedimento che ha creato divisioni ai tempi della conversione parlamentare fra M5S e Lega, ma che certamente anche il Pd ha combattuto duramente. Non è chiaro se abbia bisogno di ulteriori correzioni legislative sui due fronti caldissimi dei commissari straordinari da nominare per l'accelerazione delle opere e del regolamento unico di attuazione del codice degli appalti. Le scadenze sono fra ottobre e dicembre ma certo le decisioni sono urgenti. Soprattutto quelle sui commissari. Il punto è che la procedura avviata dal precedente governo (l'ex ministro Toninelli aveva inviato al Mef un elenco di 77 opere da commissariare) è ripartita da zero. L'iniziativa spetta ora alla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, di concerto con il Mef. Decisione finale al presidente del consiglio.

4

LA LENTEZZA DELL'ANAS

L'Ance continua a lamentare la lentezza e la farraginosità delle procedure dell'Anas che insieme a Rfi è il principale committente in tema di infrastrutture. In gioco c'è un salto nella spesa per investimenti prevista da un miliardo del 2018 a 1,6 miliardi del 2019 a 2,8 miliardi nel 2020, a 3,8 miliardi nel 2021, a 4 miliardi nel 2022. Finché però continueranno a servire otto anni per portare un progetto al cantiere, questi obiettivi resteranno un sogno, anche dopo la firma del contratto di programma che pure era stata additata come la principale

causa di blocco.

5

SBLOCCARE O DEFINANZIARE

Palazzo Chigi sta lavorando al monitoraggio degli investimenti pubblici in infrastrutture per capire dove si fermano le risorse stanziare e non spese. Il sottosegretario alla programmazione economica e alle infrastrutture, Mario Turco, dovrebbe consegnare la prossima settimana il monitoraggio al presidente del Consiglio che dovrebbe poi usarlo come base per le decisioni del Cdm. Nel governo si fa strada l'idea di dare un tempo agli enti responsabili delle opere bloccate per riavviarle e poi, se i lavori non partono, definanziarli per destinare le risorse ad altre opere prioritarie, meglio se green.

6

SUD, ZES, GREEN: LE PRIORITÀ

E proprio i progetti ambientalmente sostenibili saranno considerati prioritari dal governo. Lo screening in corso a Palazzo Chigi serve anche a dividere le opere fra «green» e «non green». Le altre priorità di Palazzo Chigi sono il piano Sud e, all'interno di questo, il rilancio delle zone economiche speciali (Zes) che, però, vanno prima meglio definite in termini di specializzazione settoriale (agroalimentare, pasta, moda): non solo occasione di efficientamento logistico ma leva per aggregare veri distretti produttivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Vincenzo Boccia. Il presidente di Confindustria giovedì all'Assemblea di Assolombarda ha rilanciato la priorità delle infrastrutture con un piano shock da 170 miliardi



Ministra delle infrastrutture. La procedura sulle opere da commissariare è ripartita da zero. L'iniziativa spetterà ora a Paola De Micheli, di concerto con il Mef. Decisione finale al presidente del Consiglio

750

LE OPERE BLOCCATE

Quelle individuate dall'Osservatorio Ance per un valore di 70 miliardi. Le 15 sopra il miliardo rappresentano un investimento superiore a 32 miliardi

Il quadro

LE OPERE BLOCCATE

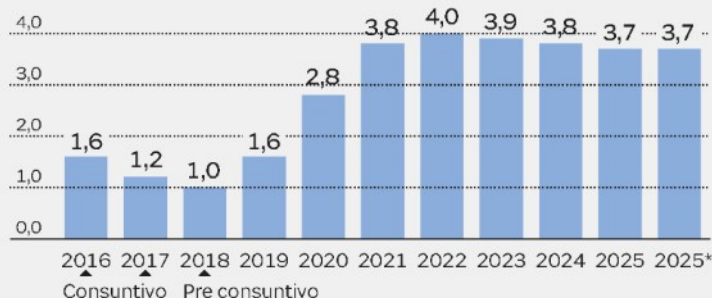
Infrastrutture con valore superiore al miliardo per importo e regione

OPERA	REGIONE	IMPORTO (MLN DI EURO)
Gronda di Genova	Liguria	5.000
Potenziamento Fortezza-Verona	Trentino A. A.	3.371
Adeguamento Strada dei Parchi (A24 A25)	Abruzzo	3.140
Autostrada Roma-Latina	Lazio	2.800
Tangenziali Verona-Vicenza-Padova	Veneto	2.200
Prolungamento metro A, B, B1 e C Roma*	Lazio	2.015
Linea 2 di metropolitana a Torino	Piemonte	2.000
Tratta Brescia-Verona dell'Alta velocità	Lombardia	1.900
Autostrada Tirrenica	Toscana	1.800
Potenziamento linea Venezia-Trieste	Veneto	1.800
Raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia	Liguria	1.540
Strada Statale Jonica (SS106)	Calabria	1.335
Autostrada regionale Cispadana	Emilia R.	1.300
Ferrovia Battipaglia-Potenza-Metaponto	Basilicata	1.167
Autostrada Cremona-Mantova	Lombardia	1.020

*conversione in metropolitane delle linee Roma-Lido e Roma-Viterbo (tratta urbana) e della Roma-Giardineti in tram

ANAS, GLI INVESTIMENTI FATTI E LE PROIEZIONI AL 2025

Valori in miliardi di euro



* oltre 2025 Elaborazione Ance su dati Anas Spa

GRANDI OPERE. Ruspe in azione a Peschiera. Lavori per la strada di servizio del centro logistico

Tav a Verona, via al cantiere

Primi interventi per l'Alta velocità anche a Sommacampagna, Sona e Castelnuovo

Il cantiere per la Tav diventa realtà. A Peschiera iniziati i primi interventi per la predisposizione dei lavori per la realizzazione della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità tra Brescia e Verona. L'area di intervento è stata transennata e si trova in prossimità del cimitero: parte da via Furini e arriva fin dietro al Santuario della Madonna del Frassino, dove sorgerà il

grande cantiere logistico che ospiterà gli operai che lavoreranno all'infrastruttura nei prossimi anni. A Sona e Sommacampagna sono invece in corso i lavori di esecuzione delle bonifiche belliche e di supervisione archeologica e sempre a Sommacampagna è stata avviata la realizzazione del campo base logistico. Interventi anche a Castelnuovo. **FERRARO** PAG 30

PESCHIERA DEL GARDA. Primi interventi anche nei Comuni di Sommacampagna, Sona, Castelnuovo del Garda, mentre sono in corso le gare d'appalto per l'opera

Cantieri per i treni Tav, i lavori sono partiti

Reti e ruspe vicino al cimitero in via Furini: Cepav due con imprese autorizzate ha iniziato a realizzare la strada provvisoria di servizio al futuro centro logistico

Katia Ferraro

Il cantiere per la Tav sta diventando realtà.

A Peschiera del Garda sono iniziati in questi giorni i primi interventi per la predisposizione dei lavori per la realizzazione della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità tra Brescia e Verona.

L'area di intervento è stata transennata e si trova in prossimità del cimitero: parte da via Livio Furini e arriva fin dietro al Santuario della Madonna del Frassino, dove sorgerà il grande cantiere logistico che ospiterà gli operai che lavoreranno all'infrastruttura nei prossimi anni.

«Le ruspe», informano dall'ufficio lavori pubblici del Comune, «stanno svolgendo delle operazioni di pulizia da cespugli e rovi dove è prevista la strada provvisoria per arrivare al cantiere, fortemente voluta dal Comune di Peschiera per evitare quella che inizialmente era stato previsto realizzare in località Dolci».

Ulteriori precisazioni sulle attività in corso arrivano dal Consorzio Cepav due (Consorzio Eni per l'alta velocità, general contractor dell'opera): «Nell'area del comune di Peschiera del Garda sono ini-

ziati i lavori di cantierizzazione, nello specifico la realizzazione della pista di cantiere».

«Tale attività», prosegue Cepav due, «non rientra nei bandi di appalto ma viene effettuata direttamente da Cepav due attraverso imprese autorizzate. Nei comuni di Sona e di Sommacampagna sono in corso i lavori di esecuzione delle bonifiche belliche e di supervisione archeologica. Inoltre a Sommacampagna è stata avviata la realizzazione del campo base logistico».

Nonostante la realizzazione della nuova linea ferroviaria non sia più in discussione, questi primi interventi hanno comunque messo in subbuglio molti cittadini di Peschiera.

«Abbiamo ricevuto diverse segnalazioni», fa sapere Paolo Scappini del Coordinamento No Tav Brescia - Verona, «ho fatto dei sopralluoghi, oltre ai lavori vicino al santuario, ci sono dei picchettamenti sia all'interno che all'esterno della proprietà dell'industria Arda (vicino al santuario, ndr) e nell'area compresa tra colle Baccotto e località Mano di Ferro».

Picchetti, nastri segnaletici e reti arancioni stanno comparando a macchia di leopar-

do in questo periodo un po' in tutti gli 11 comuni che saranno attraversati dal tracciato ferroviario compreso tra le province di Brescia, Mantova e Verona, lungo circa 48 chilometri.

Movimenti si vedono anche sul territorio di Castelnuovo del Garda: «A Cavalcaselle sono stati messi nastri rossi sul colle San Lorenzo, mentre su via Mantovana, in direzione di Camalvicina, Cepav due ha posizionato dei cartelli verticali a ridosso della strada», riferisce Silvana Salardi, referente castelnovese dello stesso Coordinamento.

Per ora si tratta di opere propedeutiche alla realizzazione dell'infrastruttura vera e propria, per cui sono da poco partite le prime due gare d'appalto: quella per la galleria di Lonato e quella per i primi lavori nei comuni di Sona e Sommacampagna. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

Tratta Brescia-Verona Sarà ultimata nel 2026

Cantieri in avanzamento. Primi segnali di Alta Velocità in avvicinamento al capoluogo.

STATO DELL'ARTE. La tratta Brescia-Verona, per un valore totale di 2 miliardi e 499 milioni, è sbloccata e interamente finanziata. E lo è anche il nodo ferroviario scaligero, sia ad Ovest (376 milioni) che ad Est (380). «Lavori che andranno avanti per stralci, con cantieri che dureranno sicuramente anni», ha sintetizzato di recente l'assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti.

La previsione di avviare i lavori a Peschiera a metà 2019 è stata dunque sostanzialmente rispettata.

Va ricordato che l'amministrazione comunale guidata da Orietta Gaiulli ha chiesto che l'accesso dei fedeli al santuario della Madonna del Frassino sia garantito, ottenendo anche assicurazione di opere compensative per restaurare gli apparati decorativi e un intervento di consolidamento per evitare potenziali danni da vibrazioni.

PASSAGGIO A EST. Se da Ovest si muovono dunque i primi passi, l'incertezza riguarda al momento la tratta di Alta Velocità ad Est, oltre Verona e verso Vicenza. «Il nodo ferroviario del capoluogo



Un treno ad alta velocità

berico è attualmente finanziato solo in parte», spiega De Berti. Alle spalle, verso Ovest per ora c'è il nulla: progetti da siglare e milioni da stanziare. «Contratti che dovrebbero essere firmati entro fine anno, secondo le previsioni. E a questo punto si deve, necessariamente, accelerare».

«Uno stimolo all'accelerazione per la realizzazione dell'Alta Velocità», ha sottolineato poco tempo fa l'assessore alla Pianificazione urbanistica di Verona Ilaria Segala, «è senz'altro venuto dalla scelta di Milano e Cortina (con il finale a Verona) per le Olimpiadi invernali 2026. Si dovrà fare il possibile perché sia tutto pronto». Cantieri avanti.



Peschiera: ruspe in azione per realizzare la strada necessaria al centro logistico Tav, il «quartiere» che ospiterà gli operai che lavoreranno all'Alta velocità



Primi lavori per conto di Cepav due: qui si realizza la pista di servizio al cantiere FOTO PECORA



L'area recintata nelle vicinanze del cimitero

AUTOSTRADE

Gonzalo Alcade Rodriguez è il nuovo dg di A4 Holding

Il cda di A4 Holding (Gruppo Abertis) che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, comunica che Gonzalo Alcalde-Rodriguez è stato nominato direttore generale. Dirigente con oltre 25 anni di esperienza nel settore infrastrutture e autostrade, Alcalde-Rodriguez è manager esperto in pianificazione strategica, fusioni e acquisizioni societarie, accordi di concessione e progetti infrastrutturali. Classe 1966 originario di Madrid, laureato in ingegneria civile al Politecnico di Madrid, è stato ad di Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, maggior operatore autostradale dello Stato caraibico e per un ventennio, manager della spagnola Autopista Vasco Aragonesa, fino diventare ad e occuparsi nel 2009 dell'integrazione con Abertis. ● **Lu.Fi.**



Gonzalo Alcalde-Rodriguez



EDILIZIA. Bertucco

«Variante 23 ecologica? Macché, colata di cemento»

«La Variante 23 che secondo l'assessore Segala doveva segnare l'inversione di tendenza dell'urbanistica veronese in senso più ecologico, è destinata a restare una pia illusione», dice Michele Bertucco consigliere di Verona e Sinistra in Comune. «Con l'accoglimento degli emendamenti dei vari Zandonèghi, Perbellini, De Marzi la Segala ha assecondato e soddisfatto la fame di cemento di quasi tutti i consiglieri della sua maggioranza. E' così che la metratura di commerciale ammessa all'ex Tiberghien sale da 6 mila a 8 mila metri quadri. Oltre ai già stabiliti 9.600 metri di terziario, 7 mila di attrezzature di "interesse generale" e il mega albergo che la proprietà dell'area si sta facendo autorizzare dalla Regione».

Verona Sud. «Dimenticando tutti i proclami a sua difesa, la giunta ha accolto anche l'emendamento del consigliere Daniele Perbellini per realizzare un grande centro commerciale da 6.300 metri quadrati all'ex Consorzio Agrario a due passi dalla Fiera, già ingolfata da Adigeo, Esselunga, dall'arrivo di Eataly agli ex Magazzini, dai 7.000 metri di commerciale e dai nuovi alberghi all'ex Tabacchi».

Per finire: «Il partito del cemento ha stravinto anche in periferia dove ha ottenuto una serie di supermercati di superficie inferiore ai 1.500 metri quadrati, ad esempio il nuovo Eurospin a Poiano». •



ISOLA DELLA SCALA. L'occasione della Fiera del riso ha riunito tutti i primi cittadini interessati al progetto. Il percorso di 67 chilometri prevede anche lo sviluppo turistico

Passo avanti per la ciclabile Verona-Ostiglia

I sindaci di dieci Comuni pronti per realizzare l'opera. L'assessore De Berti: «Siete unici in Veneto. La Regione vi sostiene»

Nicolò Vincenzi

Prende sempre più forma la VeOs, la pista ciclabile che unirà Verona a Ostiglia passando da dieci comuni del veronese. Ieri mattina, al teatro del Gusto nel Palarisitaly di Isola della Scala, si sono incontrati i sindaci coinvolti nel progetto. Con loro anche Elisa De Berti, assessore regionale con delega alle infrastrutture, e Paolo Borchia deputato leghista del parlamento europeo. L'occasione della Fiera del riso ha riunito i primi cittadini di Villafranca, Povegliano, Castel d'Azzano, Isola della Scala, Sorgà, Erbe, Trevenzuolo, Nogara, Gazzo Veronese e Ostiglia. Tutti rappresentati al tavolo da Eddi Tosi, sindaco di Vignasio, realtà capofila del progetto. Proprio Tosi ha spiegato che i consigli comunali dei paesi coinvolti hanno dato l'ok all'ambizioso piano. Ma c'è di più. «Ora possiamo dare seguito allo studio di fattibilità che avverrà entro la fine dell'anno. Così potremo avere anche una idea dei costi», ha aggiunto Tosi.

Il collegamento fra la città e il sud della provincia è stato spesso definito durante la mattinata «ambizioso e importante», sia dal punto di vista ambientale che da quello turistico. Diversi i percorsi che si potranno vivere lungo ciclovie. Da quello enogastronomico a quello della fede, con un itinerario che toccherà molti luoghi di culto della provincia. Ma ci sarà anche quello immerso nella natura e quello architettonico snodato fra il castello scaligero, vil-

la Balladoro, villa Violini Nogarola, villa Giusti, villa Malaspina e la corte Vò Pindemonte, solo per citarne alcuni.

Durante il convegno La brezza mediana VeOs, moderata dal vicesindaco di Isola della Scala Michele Gruppo, l'assessore De Berti ha più volte fatto i complimenti alle amministrazioni per il metodo utilizzato: prima nella proposta e poi per come è stato condotto tutto il progetto VeOs. «Vi assicuro che siete unici in tutto il Veneto. Avete fatto un gioco di squadra invidiabile», ha detto rivolgendosi ai primi cittadini. «State creando una grande aspettativa ancora prima che nasca. Vi garantisco», ha continuato entrando poi nel merito, «che il cicloturismo sta avendo nella nostra Regione uno sviluppo eccezionale. E inoltre c'è una grande richiesta da parte dei cittadini».

In Veneto, ha poi proseguito De Berti, ci sono circa 1.500 chilometri di piste ciclabili e sulle dieci definite strategiche dal ministero dei trasporti cinque si trovano anche sotto il cappello di Venezia. Ma la realizzazione di opere così imponenti (saranno in totale 67 i chilometri) presenta anche rischi. Per questo l'assessore regionale ha lanciato un monito: «Fate le manutenzioni. È bello il momento del taglio del nastro, ma poi devono essere sempre mantenute pulite e decorose». E lancia l'idea di classificare con delle stelline da una a cinque lo stato delle piste ciclabili. Le migliori avranno tutte e cinque le stelle, le peggiori, quelle in

stato pessimo, solo una. Parlando poi dei finanziamenti ha concluso: «Possiamo attingere da diversi fondi, ma serve il progetto. Ora continuate così».

Incassato l'appoggio regionale, è arrivato anche quello della provincia rappresentata dal sindaco di Villafranca Roberto Dall'Oca. Borchio, invece, ha voluto sottolineare l'importanza di progetti green e attenti alla tutela dell'ambiente, ribadendo poi l'appoggio. Ma pure lui ha puntato il dito sull'importanza fondamentale della manutenzione. La VeOs, che potrà svilupparsi anche sul sedime della ferrovia, oggi inutilizzata, che collegava Dossobuono a Isola della Scala, sarà provvista anche di una apposita app per il telefonino. Indicherà gli itinerari, i luoghi da visitare e le peculiarità del territorio che si sta attraversando sulle due ruote.

«Proveremo a inserire la ciclovie», ha aggiunto Eddi Tosi, «nel percorso della più ampia via Claudio Augusta». Ovvero l'antica via del commercio dell'impero romano che collegava il porto Adriatico di Altinum e il Danubio, divenuta poi una delle piste più battute sulle due ruote.

«Per l'anno prossimo», ha invece concluso il vicesindaco di Isola della Scala, Gruppo, in una sala stracolma anche grazie alla presenza delle classi terze, quarte e quinte dell'istituto isolano Bolisani, «ho due sogni. Il primo è di avere un progetto pronto. Il secondo è di coinvolgere i tour operator». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





In bici su una pista ciclabile



Sindaci e amministratori con l'assessore regionale Elisa De Berti

INTERVISTA. Parla l'imprenditore che guida la cordata per costruire l'impianto al posto del Bentegodi

«Ecco i segreti del nuovo stadio»

Esparza Portillo: «Ci saranno un hotel, un teatro, negozi, ristoranti e anche un museo»

Si chiama Cesar Octavio Esparza Portillo, è l'uomo forte della cordata che intende costruire un nuovo stadio a Verona sulle ceneri del Bentegodi. In questa

intervista il presidente e ad di Nuova Arena di Verona illustra il progetto per dare un nuovo impianto alla città. «Voglio che sia un impianto sostenibile dal

punto di vista economico, ecologico e sociale. Ci saranno un hotel, un piccolo teatro, negozi, ristoranti e anche un museo».

● MANTOVANI PAG 8

L'INTERVISTA. A tu per tu con Cesar Octavio Esparza Portillo, l'uomo forte della cordata che vuole costruire lo stadio

I segreti della Nuova Arena

«Un vicino di casa ideale»

«Il progetto è sostenibile dal punto di vista economico, ecologico e sociale
Nessun costo per la città, verrà costruito e gestito con dei fondi privati»

Luca Mantovani

Si chiama Cesar Octavio Esparza Portillo, è l'uomo forte della cordata che intende costruire un nuovo stadio a Verona sulle ceneri del Bentegodi. In attesa della manifestazione di interesse pubblico da parte dell'amministrazione comunale il presidente e ad di Nuova Arena di Verona illustra il progetto e vuole stringere i tempi per dare un nuovo impianto alla città.

Perché Verona?

Sono stato a Verona molte volte, sia come turista che per lavoro. Ho vissuto l'emozione di vedere l'opera in Arena e le partite di calcio al Bentegodi. Ho passeggiato davvero tanto per le vie di questa bella città con mia moglie e i miei tre figli. È impossibile non innamorarsi di Verona. Sono anche molto interessato alla storia degli stadi, e secondo me l'Arena è il miglior punto di riferimento storico per qualsiasi stadio, molto meglio del Colosseo di Roma. È la prova tangibile dell'importanza economico-politica che gli antichi romani diedero alla città di Verona 2000 anni fa. Quando ero un ragazzino, ho imparato che «tutte le strade portano a Roma», ma ho scoperto che invece «tutte le strade portano a Verona». Verona è il crocevia non solo dell'Italia ma

dell'Europa, sia del presente che del futuro, e penso che Verona meriti di avere uno dei migliori stadi d'Europa.

I dettagli di questo grande progetto?

La cosa più importante che vogliamo ottenere è la sostenibilità. La Nuova Arena deve essere sostenibile dal punto di vista ecologico, economico e sociale. La maggior parte degli stadi inoltre non sono sostenibili, perché sono impianti utilizzati solo per poche ore a settimana e per il 99 per cento del tempo sono vuoti, abbandonati e quindi inutili. Non generando sufficienti ricavi, vengono lasciati senza adeguata manutenzione e si deteriorano. Questo aspetto può e deve cambiare. Noi abbiamo immaginato un impianto che sia utile alla propria comunità in molti modi e in ogni giorno dell'anno, noi crediamo che uno stadio debba utilizzare i migliori materiali di costruzione sostenibile e che debba generare ricavi sufficienti per essere ben funzionante e correttamente conservato. A livello architettonico, l'Arena di Verona è ciò che ci ha ispirato. Noi vogliamo onorare la storia dell'Arena in un modo simile all'arco della Defense, a Parigi, che è una moderna interpretazione dell'Arco di Trionfo. Ho studiato l'Arena in modo appassionato quasi

ossessivo nel corso degli ultimi tre anni: il nuovo stadio però sarà in grado anche celebrare il presente e abbracciare il futuro di Verona. La Nuova Arena deve essere una meraviglia tecnologica con le caratteristiche più avanzate dei moderni stadi nel mondo.

I punti di forza?

Per i tifosi, ci sono tre obiettivi che vogliamo raggiungere: la sicurezza, la vicinanza al campo e la migliore «esperienza stadio» in Italia. Per la città di Verona gli obiettivi sono invece lo sviluppo economico e la conseguente creazione di posti di lavoro, una riqualificazione molto importante del quartier ove lo stadio si trova e tutti i vantaggi conseguenti alla presenza di una infrastruttura di livello mondiale. Per quanto riguarda il nostro team, la nostra forza deriva dal fatto che stanno lavorando a questo progetto esperti di livello mondiale. Il concetto di partenza è stato sviluppato da «Juego de Pelota» a New York, mentre



«Populous London» svilupperà l'architettura del progetto definitivo e «Legends» si occuperà della gestione portando la sua esperienza davvero notevole e riconosciuta a livello mondiale. Inoltre, godiamo della competenza e del supporto di un gruppo di professionisti italiani che coadiuvano il progetto per renderlo coerente con tutte le normative italiane.

Quale sarà l'impatto sul quartiere circostante?

La Nuova Arena sarà un ottimo vicino di casa. Continuo a chiedere al nostro team di design di immaginare di vivere vicino al nuovo stadio: cosa possiamo fare per garantire di migliorare le vite di chi vive in quella zona? L'attuale Bentegodi manca di due componenti chiave che influenzano le famiglie che ci vivono accanto: un parcheggio sotterraneo e i servizi igienici esterni allo stadio. Queste cose sono molto importanti, perché il parcheggio selvaggio e altri comportamenti inappropriati sono all'ordine del giorno nei giorni in cui hanno luogo le partite. La Nuova Arena comprende invece un grandissimo parcheggio sotto l'impianto, così come sufficienti bagni ad uso del pubblico che saranno mantenuti puliti sempre. Ma un nuovo stadio non solo dovrebbe eliminare i problemi esistenti, ma anche creare nuovi spazi ad uso pubblico per il benessere e il divertimento di chi vive nei suoi paraggi. Questo è il motivo per il quale abbiamo messo così tanto amore e attenzione al design del nuovo parco circostante. L'attuale sito del Bentegodi è grande più di 70.000 metri quadri mentre la Nuova Arena, grazie ai posti estremamente vicini al campo, è un edificio molto più piccolo che occupa circa 30.000 metri quadri. Questo vuol dire che ci sono più di 40.000 metri quadri disponibili per essere convertiti in un bellissimo parco urbano per i cittadini.

Quali servizi saranno creati in parallelo allo stadio?

Lo stadio includerà un hotel con stanze che daranno direttamente sul campo, spazi lavorativi per imprenditori e professionisti veronesi e non,

un piccolo teatro, ristoranti, alcune aree commerciali. Ma c'è un'altra componente fondamentale che ancora non è stata svelata: il museo dedicato al contributo degli italiani all'umanità. Viaggio molto, ovunque trovo rispetto e ammirazione per la cultura italiana: la moda, il vino, le auto, il design... Il museo della Nuova Arena celebrerà tutti questi doni dell'Italia al mondo. Una delle mie idee preferite per il museo è una sezione dedicata ai «Due Leonardo», Da Vinci e Fibonacci, due geni italiani che io ammiro e che, nel caso di Fibonacci, ha contribuito con la famosa sequenza matematica al design dell'intero edificio.

Ci sarà un centro commerciale all'interno dello stadio?

Meglio fare chiarezza. Il nostro progetto non prevede assolutamente alcun centro commerciale. Ci sono alcune aree, separate tra loro, a vocazione commerciale come è giusto che sia ma nulla che possa nemmeno vagamente assomigliare ad un centro commerciale. Spero di non sentire o leggere più questa cosa in relazione al nostro progetto.

È vero che parte dell'attuale Bentegodi potrebbe restare dov'è? O diventerebbe un modello di archeologia industriale accanto a quella nuova?

Il Bentegodi non resterà dov'è. Ma anche se questo attuale impianto sarà demolito, riteniamo che la storia del Bentegodi debba essere onorata. Per questo motivo abbiamo studiato a lungo il modo migliore per farlo ed abbiamo incorporato alcune delle sue caratteristiche nel nuovo stadio, la più importante delle quali è la creazione delle due curve per i tifosi, solo in un modo che consenta loro di essere molto più vicini all'azione. La fila di posti più lontana dal campo, nel nuovo stadio sarà più vicina di quanto lo sia la prima fila attuale: circa 30 metri più di ora, ma in un ambiente simile a quello della curva attuale. Alcune parti di esso poi legate alla sua storia ed alla sua tradizione saranno preservate.

Qual è la struttura dell'azienda che affronterà questo investimento? Chi, insomma, la finanzierà?

Il modo in cui gli stadi moderni sono finanziati è attraverso un mix di investitori privati e prestiti a lungo termine dalle banche. Stiamo strutturando due tornate di investimenti da parte degli investitori sia americani che europei, e stiamo lavorando con banche italiane e internazionali sulla formulazione del prestito.

Come sarà gestito lo stadio?

Sarà «Legends» in via principale a gestire lo stadio. Per assicurare la miglior esperienza possibile ai tifosi, è necessario un operatore con esperienza di livello globale. «Legends» gestisce lo Yankee Stadium a New York, lo stadio dei Dallas Cowboys in Texas, il New Atletico Madrid Stadium ...

Ha mai avuto esperienze di questo tipo in passato? Come sono andate?

Sì. Ho lavorato nell'industria degli stadi negli ultimi 15 anni, questi progetti sono complessi e ho potuto vedere come in alcuni casi ci vogliano diversi anni perché tutti i pezzi del puzzle vadano al loro posto, mentre in altri - come in uno stadio che stiamo sviluppando nel Sud del Messico - gli accordi chiave hanno richiesto appena 3 mesi. La cosa positiva di costruire uno stadio in Italia, oltre alla bellezza del Paese e la sua passione per il calcio, è la Legge Stadi che prevede un percorso chiaro e snello per l'intero processo.

La squadra o le squadre che useranno lo stadio - al momento il sostegno al progetto è stato manifestato solo dall'Hellas - che vantaggi avranno?

Uno dei nostri obiettivi chiave è creare uno stadio che aiuti i club a generare abbastanza ricavi per essere competitivi e possibilmente militare stabilmente in Serie A. Al momento possiamo contare solo sull'interesse di Hellas ma abbiamo sempre manifestato il nostro interesse e la nostra apertura a collaborare anche con il Chievo e a capire con loro il miglior modo in cui questo progetto potrebbe sostenere anche il loro club e i loro tifosi.

È vero che per la città di Verona il nuovo stadio non avrebbe al-

cun costo?

Questa è la nostra premessa fondamentale. L'intero edificio, incluso il parco, sarebbe costruito e mantenuto con fondi privati. Oltretutto il Comune risparmierebbe anche le somme considerevoli che dovrebbero essere impiegate per sistemare lo stadio Bentegodi.

Una volta che la fase nella quale il ruolo di coordinamento della sua azienda finirà, lo stadio diventerà di proprietà del Comune?

Sì, alla scadenza del diritto di

superficie il Comune diverrà proprietario dell'intero edificio realizzato e di tutto il parco circostante.

Cosa si sente di dire ai veronesi, in particolare a quelli che vivono vicino allo stadio?

Uno stadio viene costruito ogni due o tre generazioni. Per offrire benefici alla città e a chi ci vive accanto deve essere progettato molto bene. Ci siamo occupati molto delle famiglie del quartiere, lavorato tanto per pensare a come la Nuova

Arena può dare loro vantaggi: questo è l'unico approccio corretto per sviluppare un edificio sostenibile dal punto di vista sociale, questa è la ragione chiave per cui abbiamo incluso un parco di alto livello che sarà utilizzato e goduto dalle famiglie ogni giorno. I cittadini saranno felici di vedere migliorata la situazione generale non solo nei giorni delle partite: durante la settimana non avranno più un edificio vuoto e abbandonato ma un luogo che offrirà loro vari servizi e un parco dove rilassarsi.



Il rendering dello stadio Nuova Arena che potrebbe sorgere proprio nell'area del Bentegodi. Inaugurato nel 1963 il nuovo Bentegodi è stato «ristrutturato» nel 1990 per i Mondiali di calcio in Italia



Un rendering di come potrebbe essere all'interno la Nuova Arena, campo più vicino alle gradinate e visibilità migliore per tutti



Cesar Octavio Esparza Portillo



Maurizio Setti, patron dell'Hellas



Il sindaco Federico Sboarina

LA STORIA. Molti i tentativi dei vari presidenti

Da Mazzi ad Arvedi, le idee mai decollate

GIARDINI PAG 9

LA STORIA. Il Bentegodi fu costruito in meno di due anni dalla ditta Mazzi

Dalla cava Speziale alla Spianà, quattro progetti «arenati»

Il Conte Arvedi voleva spostarlo a San Massimo Nel 2011 ci provò anche Martinelli con Expandia

Enrico Giardini

Ci sono stati in passato altri quattro tentativi di rimpiazzare l'attuale stadio Marcan-tonio Bentegodi, di proprietà comunale. Un impianto, questo, dotato anche della pista da atletica leggera, da trentamila posti, portati a quarantamila circa con l'ultimo anello aggiunto in occasione dei Mondiali di Italia '90. Fu costruito in meno di due anni, dalla Mazzi costruzioni, e inaugurato nel dicembre 1963, quasi 56 anni fa.

PROGETTO MARTINELLI. Il 17 ottobre 2011 - come *L'Arena* riferì - venne presentato nella sede dell'Hellas, società allora presieduta da Giovanni Martinelli - il quarto progetto di nuovo impianto, dopo altri tre degli anni precedenti. Messo a punto dalla società Expandia, il piano illustrato nell'ottobre di otto anni fa prevedeva alla Marangona, zona a sud di Verona in parte di proprietà del Consorzio Zai, una cittadella dello sport e della musica.

Il pezzo forte sarebbe uno stadio da 25-30mila posti, che sarebbe potuto essere completamente coperto per trasformarsi in un grandissimo teatro, in grado di ospitare spettacoli, concerti e gran-

di eventi. Il terreno di gioco sarebbe stato estraibile e in tre ore rimpiazzato da un pavimento normale.

In pratica si ipotizzava una struttura non soltanto riservata al calcio e allo sport, ma anche ad altre attività culturali e di svago. Nello stadio, previsto alla Marangona tra il casello di Verona sud e Veronamercato, erano stati pensati anche tanti negozi e ristoranti: insomma, una fonte di reddito e non un costo. Diversi invece gli altri impianti e i luoghi proposti che risalgono al 2005. Rimasti però nei casseti, come peraltro la proposta di Expandia.

PROGETTO MAZZI. Realizzato dalla Stadium Service dell'impresa Mazzi su disegni dello studio Arteco Cenna e Calcagni, il progetto dello stadio prevedeva di collocarlo nel parco della Spianà, dietro all'attuale Bentegodi. La proposta era di costruirlo al posto dell'attuale piccolo impianto di via Sogare, con una capienza di 25-30 mila posti. Il progetto consisteva anche nell'abbattere il Bentegodi per ricavare case, uffici, negozi, un albergo e spazi verdi. La proprietà sarebbe stata del Comune.

PROGETTO ARVEDI. Anche il conte Pietro Arvedi, nel 2005 presidente onorario dell'Hellas, avanzò un progetto disegnato da un pool di architetti guidato da Marco Ardielli e che fu illustrato all'allora sindaco Paolo Zanotto. Arvedi proponeva di realizzare l'impianto nell'ex cava Speziale di San Massimo, con un'ampia riqualificazione di tutta la zona confinante con il seminario di San Massimo e con una spesa pari a 400 milioni.

In questo caso lo stadio sarebbe dovuto essere di proprietà delle società di calcio, lasciando libero il Comune di decidere sul destino del Bentegodi.

PROGETTO PAIOLA. Sponsor dell'Hellas con il marchio Clerman, l'immobiliarista Claudio Paiola presentò invece un progetto per costruire un nuovo Bentegodi sulle ceneri dell'attuale. Con 30mila posti, tutto coperto, l'impianto avrebbe ospitato soluzioni di avanguardia, ambulatori e spazi commerciali. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1963
IL 15 DICEMBRE 1963
FU INAUGURATO IL BENTEGODI



Il nuovo Bentegodi fu inaugurato il 15 dicembre del 1963 e sostituì il vecchio Bentegodi situato a due passi da Piazza Cittadella. Fu progettato dall'ingegner Leopoldo Ba-

ruchello che - con una soluzione geniale per i tempi - sovrapponendo tre ordini di scalinate, creò il primo stadio in parte coperto d'Italia. Fu ristrutturato nel '90 per i Mondiali.





Il conte Arvedi e l'architetto Ardielli con un progetto di nuovo stadio

Un gemellaggio nel segno della tradizione

E Populous pensa di fare un nuovo Duomo a Milano

Milano è pronta a sostituire San Siro. D'accordo Inter e Milan. In corsa i progetti di Populous, ispirato al Duomo o alla Galleria Vittorio Emanuele come pensò per lo stadio di Verona rifacendosi all'ala dell'Arena, così come quello di Manica+Sportium e l'idea di due anelli che si intersecano a rappresentare proprio Inter e Milan, società rivali ma unite nella marcia di avvicinamento al nuovo stadio. «Non va più bene, ha fatto il suo tempo», l'esordio del presidente rossonero, Paolo Scaroni, durante la presentazione dei progetti. «La ristrutturazione cambierebbe l'identità dell'attuale stadio», ha spiegato l'ad dell'Inter, Alessandro Antonello. Tutti d'accordo, dunque. «Dobbiamo avere un progetto immerso nella realtà dei milanesi», dicono. Il conto alla rovescia è cominciato, ma la Soprintendenza alle Belle Arti di Milano ha chiesto di valutare ipotesi alternative alla demolizione di San Siro. Proprio come quella della riqualificazione, già abbracciata da altre società. Ad esempio il Bologna, coi lavori pronti ad iniziare l'anno prossimo. In alluminio la copertura, con una capienza che si assottiglierà da trentuno e ventisette mila spettatori. Un'opera per la quale il Comune di Bologna ha messo a budget trenta milioni. «Non avevo sentore della presa di posizione della Soprintendenza, ma al di là di tutto è veramente molto difficile immaginare due strutture, nuova e vecchia, una vicina all'altra», la posizione di Giuseppe Sala, sindaco di Milano. Ispirato al Colosseo invece il nuovo stadio della Roma, 52.500 posti ed un impianto in acciaio e vetro avvolto da un rivestimento in pietra, fra il grande raccordo anulare e l'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino. **A.D.P.**



Il rendering del progetto di Populous per il nuovo San Siro



La situazione in Italia

INIZIÒ LA JUVE. L'apripista è stata la Juventus. Stadio nuovo, sulle ceneri del Delle Alpi nell'area nord occidentale di Torino, demolito per far posto all'attuale Allianz, impianto di proprietà. Inaugurato nel 2011, lo stadio è il sesto d'Italia per capienza coi suoi 41.507 spettatori. Senza barriere ed ecocompatibile, la casa della Juve è diventata in fretta anche moderno simbolo architettonico di Torino e vera attrazione turistica grazie al valore aggiunto del museo. I lavori, cominciati a giugno del 2009, si sono conclusi a settembre di due anni dopo. La prima partita ufficiale l'11 settembre contro il Parma. Da quando è stato inaugurato il nuovo stadio la Juventus ha vinto sette scudetti e quattro Coppe Italia.

LA DACIA A UDINE. Profonda la ristrutturazione dello stadio di Udine, prima il Friuli ed ora la Dacia Arena, progetto cominciato nel 2013 quando il Comune assegnò all'Udinese il diritto di superficie per 99 anni, fino al 2112. Di 25.012 posti la capienza, ampliabile a 34.000 per eventi extracalcistici, dopo la demolizione delle due curve e dei distinti così come la rimozione della pista di atletica. I lavori vennero programmati a lotti, senza così costringere l'Udinese a giocare altrove. Il taglio del nastro il 17 gennaio del 2016.

UN GIGLIO A REGGIO. Il primo stadio di proprietà fu però il Giglio di Reggio Emilia costruito nel 1995, rinominato Mapei Stadium nel 2013 rilevato dal Sassuolo. Di proprietà pure lo stadio del Frosinone, il Benito Stirpe, ormai a regime da due anni.

C'È ANCHE LA DEA. La strada dell'Udinese l'ha percorsa l'Atalanta - la Dea come la chiamano i tifosi - con gli interventi di ammodernamento dell'Atleti Azzurri d'Italia del 2015 a suo carico prima di acquisire definitivamente l'impianto nel 2017. Oggi contro il Lecce la prima nel suo nuovo Gewiss Stadium, in tutto 24.000 posti a sedere e curve sostituite da tribune sul modello degli impianti di ultima generazione. Identica traccia ha deciso di seguire l'Empoli con la riqualificazione del Castellani dopo l'intesa trovata con l'amministrazione comunale. Pronto un investimento da trenta milioni per uno stadio da ventimila posti.

LA SCELTA DI GIULINI. Va sempre avanti per la sua strada il presidente del Cagliari, Giulini, anche se costerà il doppio invece il nuovo stadio dei rossoblu che sorgerà nell'area del vecchio Sant'Elia in cui troveranno posto un hotel, attività commerciali, un museo, un ristorante e lounge bar con vista sul mare e sul terreno di gioco. A.D.P.



A Piove di Sacco

Scuola eco-tecnologica pagata dall'Europa, i finanziatori in visita

PADOVA «Si può fare», dice il sindaco di Piove di Sacco Davide Gianella. «Si può progettare una scuola con un super risparmio energetico, si può ottenere un finanziamento europeo, si può posare la prima pietra e chiudere i lavori in poco più di un anno». Ieri una delegazione della Bei (Banca europea degli investimenti), un funzionario del Miur e un geometra della Regione Veneto hanno fatto un sopralluogo alla scuola media Regina Margherita nel quartiere do Sant'Anna. Il plesso, già attivo inaugurato un anno fa, ha un indirizzo musicale ed è per questo che la via in cui è stata costruita proprio ieri è stata intitolata a Fabrizio de André.

«Questa scuola è un pezzetto d'Europa che si può toccare con mano» dice il sindaco Davide Gianella. La notizia è quello che dovrebbe essere la normalità: un buon progetto, un'amministrazione efficiente, un sogno che diventa realtà in poco tempo. Qualcosa che funziona diventa una notizia perché spesso si tocca con mano l'esatto contrario: inefficienza, lungaggini burocratiche, inchieste che bloccano i lavori. E invece qui tutto è filato liscio come l'olio: il patto con la Bei è arrivato nel 2015 quando il Comune ha presentato il progetto, l'opera intera vale 3 milioni di euro, metà lo ha messo la Banca europea, l'altra metà il comune di Piove di Sacco. Prima pietra posata nel febbraio del 2017, inaugurazione a ottobre del

2018, sulle facciate, a dare il benvenuto ogni giorno ai ragazzi ci sono i murales dei writers Alessio B. e Zeromentale, che sono stati anche l'occasione per approfondire con gli studenti il tema dei murales.

Ieri il funzionario della Bei Rafdouglass Tommasin è rimasto impressionato dalla scuola. «Non è un miracolo, è il frutto di un lavoro quotidiano, il merito

va al nostro progettista Freddy Sambin, all'architetto Dario Cazzaro, all'impresa Tognetto srl di Campiglia dei Berici» aggiunge il sindaco. Il gioiello di efficienza che si trova nel «campus» di

Piove dove hanno sede altre scuole, non è solo bello, ma è ecologico: «La vecchia scuola media, che abbiamo demolito, era in classe energetica G - spiega il sindaco - questa è tripla A, e significa energia generata con pannelli fotovoltaici, pompe di calore, ricircolo forzato d'aria ogni tre ore, riscaldamento radiante, isolamento termico, insomma non è vero che l'Europa non c'è mai, l'Europa c'è eccome, basta presentare progetti validi».

Roberta Polese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il tunnel e le rotonde Venezia sarà più vicina Cantieri per tre anni

Disagi limitati nelle ore di punta. «Città interconnessa»

MESTRE Basta code, giri inutili, o gimkane. Ci vorranno tre anni ma il collegamento tra Venezia e Mestre sarà diretto, in quota o in galleria. Due rotonde, una più grande, da cinquanta metri, sormontata da un ampio viadotto, l'altra - più piccola - sopraelevata, a scavalco di quelle stesse quattro corsie. L'intreccio di rotatorie, cavalcavia, tunnel e pensiline Actv chiamato a sciogliere il nodo della viabilità tra Venezia, Mestre e Marghera dovrà essere una perfetta opera di ingegneria, ma soprattutto un capolavoro di logistica, per non bloccare mai lo scambio tra la centro storico e la terraferma. Un aspetto questo che ieri il sindaco Luigi Brugnaro ha ribadito a più riprese durante la presentazione del cantiere sottolineando come già in fase di gara l'organizzazione dei lavori in questo senso rappresentasse un capitolo essenziale. Il progetto è stato messo a punto dall'associazione temporanea di imprese costituita dalle società F&M Ingegneria Spa, Sogen Srl, Net Engineering Spa, G&V Ingegneri associati. «L'obiettivo è mantenere

due corsie aperte più tempo possibile — ha spiegato Tommaso Tassi, progettista e direttore dei lavori — Certo ci saranno dei periodi in cui dovremo per forza deviare il traffico proveniente da Venezia a San Giuliano e quello in arrivo da Mestre attraverso via delle Industrie, ma durante tutta la prima fase dei lavori manterremo garantita la fascia oraria di massimo transito, dalle 16 alle 20». La prima fase (la demolizione delle rampe esistenti verso e da via Torino) partirà a breve: il cantiere, finanziato con 14 milioni (l'intero progetto ne costerà quasi 17), è stato allestito il 30 settembre. La seconda vedrà la posa della galleria su cui si appoggerà proprio la rotonda di via Torino, sopraelevata e con trenta metri di diametro. Seguirà lo spostamento del binario non elettrificato che oggi corre a margine della Sr 11 (lato Vega), quindi la posa del nuovo viadotto rialzato, quello che sovrasterà la più grande rotonda a raso strada, dove insisteranno anche le due nuove fermate Actv (durante i lavori, invece, quella in direzione Vene-

zia sarà spostata provvisoriamente davanti alla sua gemella opposta). Infine toccherà ai vari collegamenti, alle giunzioni e alle rampe, per poi concludere i lavori con la segnaletica, le opere di compensazione a verde e l'arredo stradale. In totale, i lavori dovrebbero richiedere tre anni, proprio perché complicati dalla necessità di non paralizzare la viabilità.

«E ci accusano di non avere alcuna visione, alcun progetto di città — sorrideva ieri Brugnaro, allargando lo sguardo a tutta l'area della terraferma — Invece abbiamo l'idea di una grande area tutta interconnessa, non solo rendiamo finalmente possibile spostarsi tra via Torino e Marghera, tra Mestre e Venezia, senza dover compiere inversioni assurde, ma ci allarghiamo a guardare verso San Giuliano, Forte Marghera, tutta l'area industriale». «E' il primo passo per una città più unita — ha aggiunto l'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto — sul fronte della viabilità, ma anche dei servizi».

Giacomo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Annunciato l'avvio dei cantieri della nuova viabilità di accesso alla macroisola della prima Zona Industriale di Porto Marghera che renderà più fluida la circolazione da e per Venezia.

● L'intervento prevede la realizzazione di due rotonde, una a raso, l'altra sul

«nuovo» ponte di via Torino che finalmente non sarà più cieco. Verrà realizzato anche un tunnel che permetterà il collegamento diretto con Venezia più veloce.

● L'intervento, prevede un investimento di quasi 17 milioni di euro. La durata dei lavori è di 875 giorni. Nella prima fase non ci saranno deviazioni, più avanti si



Come sarà Nella foto grande e nelle prime due piccole il nuovo collegamento. Nelle altre due come si svolgeranno i lavori durante il cantiere

Dalla stazione al ponte, 85 milioni di investimenti

Brugnaro: non progetti pensati e mai realizzati, ma opere già avviate. San Giuliano diventa più grande

MESTRE Quasi 85 milioni di euro, tra trasferimenti statali, fondi comunali e investimenti privati. «Non progetti pensati e mai realizzati, ma opere concrete, già avviate». Nel presentare il nuovo snodo viabilistico tra via Torino e via della Libertà il sindaco Luigi Brugnaro ha voluto ribadire anche tutta la serie di interventi che l'hanno preceduto. Nell'elenco figura la nuova idrovora di via Torino (otto milioni di euro, in fase di aggiudicazione) e la stazione ferroviaria rinnovata per Porto Marghera (7,6 milioni, il bando arriverà entro la prossima settimana), ma anche opere meno visibili, letteralmente «sotterranee»: la messa in sicurezza idraulica della marco-isola della prima zona industriale (8,6 milioni, lavori in corso) e quella di via dei Petroli e di via Righi (6,5 milioni, lavori ultimati). Ci sono

666 mila euro per la fibra ottica a Porto Marghera, 1,2 milioni per attrezzare parco San Giuliano per i grandi eventi (ancora in corso) e 850 mila euro per la nuova pista d'atletica, 1,4 milioni per il canile e i dodici milioni per Forte Marghera.

C'è anche il progetto di riordino del polo nautico di San Giuliano, una partita da 7,7 milioni che secondo il sindaco aprirà a nuove possibilità di collegamento nautico verso San Giobbe e le isole della laguna, ma che risponderà anche alle proteste di chi lamenta l'erosione degli spazi del parco: «Entro fine anno chiuderemo i cantieri in corso ma vogliamo anche recuperare l'area che oggi è sotto sequestro a causa delle verifiche richieste dagli "eroi a tempo pieno" che in questo Comune segnalano ogni cosa — dice Brugnaro — L'area in questio-

ne, che non è mai stata aperta al pubblico, diventerà una zona a disposizione di tutti, specialmente di chi vorrà attraversare a remi o a vela il seno della Seppa. E potremo così pensare di differenziare la navigazione». La suggestione più forte passa però attraverso appena un milione e mezzo di finanziamenti: sono le opere complementari di collegamento, le piste ciclabili, i ponti sul canal Salso — la posa è prevista per novembre — e a San Giuliano; così il sindaco sogna di rendere tutta l'area interconnessa: «Un grande campus universitario o comunque giovanile, che dalle aule di via Torino comprende la zona del divertimento e della cultura, il forte, e quella dello sport, delle attività in famiglia, il parco. E a quel punto si potrà pensare di andare in bicicletta fino quasi a San Giobbe». (gi. co.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano

Tra gli interventi la messa sicurezza idraulica e il nuovo canile



Lo schema

La distribuzione dei fondi

D'Incà: presto l'ok alle varianti

Dibattito sulla viabilità a Longarone Fiere
Lavori sulla 51 in ritardo, la protesta di Cortina
e Caner rilancia sul prolungamento dell'A27

Un lungo dibattito sul futuro della viabilità bellunese è stato al centro della prima giornata di Dolomiti Show a Longarone, una fiera dedicata al turismo e alla montagna. Si

è parlato di varianti alla 51 di Alemagna e del grosso ritardo che stanno patendo. D'Incà ha spiegato di aver ricevuto assicurazioni sulla prossima approvazione da parte

della commissione Via. Caner ha rilanciato il prolungamento della A27, ma il ministro lo ha stoppato parlando di sogni.
DAL MAS E DE COL / PAGINE 16 E 17

D'Incà sulle varianti alla 51 «L'ok arriverà a fine mese»

Durante il dibattito a Longarone Fiere, il sindaco di Cortina ha parlato chiaro
«Sono poca cosa i lavori che l'Anas riuscirà a concludere in un anno e mezzo»

Francesco Dal Mas

LONGARONE. La Commissione ministeriale Via darà l'autorizzazione a procedere con gli appalti delle quattro varianti della Statale 51 di Alemagna "entro il mese".

Lo ha annunciato il ministro Federico D'Incà, alla tavola rotonda introduttiva della due giorni di "Dolomiti Show", in corso a Longarone.

«Questa è l'assicurazione che mi hanno dato ai ministeri ma la prendo con le pinze» ha ammesso il rappresentante del Governo. Sui progetti in vista dei Mondiali di Sci 2021 e delle Olimpiadi, nonché sulla capacità di accoglienza dei grandi eventi sulle Dolomiti, si sono confrontati a Longarone Fiere il ministro D'Incà, l'assessore regionale Federico Caner, il presidente della Provincia Roberto Padrin e il sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina, durante un efficace incontro moderato da Paolo Cagnan, condirettore de "Il Corriere delle Alpi", "La Tribuna di Treviso", "La Nuova Venezia" e "Il Mattino di Padova".

D'Incà ha ricordato che sono ben 300 i milioni stanziati per i nuovi eventi, di cui 130 negli ultimi mesi (55 per la statale 51 di Alemagna, 65 per la 51 Bis e la 52). Il ministro ha tra l'altro confermato anche i 130 milioni per com-

pletare l'elettrificazione tra Montebelluna e Belluno.

È stato a questo punto che il sindaco Ghedina ha palesato tutta l'insofferenza di Cortina (e non solo). Ringraziamo per i milioni stanziati – ha cominciato a "provocare" – ma si sappia che «corriamo il rischio di schiantarci per le finali della Coppa del Mondo del 2020 e dei Mondiali del 2021». Il motivo? «I lavori non vanno avanti». I lavori sono quelli dell'Anas e delle Varianti, in particolare.

Ghedina ha osservato che «sono ben poca cosa» le opere che l'Anas riuscirà a concludere tra un anno e mezzo perché, contrariamente agli impegni assunti, resteranno al palo i lavori più importanti: le Varianti di Cortina, San Vito (il sindaco De Bon, presente, annuiva), Valle di Cadore e Tai. Ghedina ha citato criticamente il cortocircuito verificatosi tra i ministeri per dare il via libera alle opere, in particolare tra quello dei Trasporti e quello dei Beni Culturali.

«Caro ministro – così si è rivolto Ghedina a D'Incà -, tu sai bene che i nostri concittadini cominceranno a crederci non quando prometteremo i milioni ma quando vedranno le opere concretizzate, per cui dacci una mano».

Il ministro ha risposto dichiarandosi «per natura un'ottimista»; e, quindi, convinto che i cantieri si apriranno e si concluderanno in tempi rapidi. Le quattro Varianti,

però, non saranno pronte prima dei Mondiali. Ecco perché il commissario Sant'Andrea sarà confermato anche per gli anni successivi ai Mondiali di sci.

L'annuncio dato dal ministro D'Incà in questo senso è stato accolto con favore da tutti i presenti. Almeno in Provincia, però, ha raccomandato D'Incà, si cominci a far squadra, altrimenti non si va da nessuna parte. Questo l'hanno sottolineato, come esigenza, anche gli altri relatori. L'unità d'intenti è stata richiamata espressamente sulle priorità da inserire nel prossimo Piano regionale dei trasporti.

D'Incà ha rilanciato la scommessa del superamento del "collo di bottiglia" rappresentato da Longarone, dove sarà richiesto uno stanziamento di almeno 200 milioni per la circonvallazione. «È sotto gli occhi di tutti che la Statale di Alemagna, oggi come oggi, non può reggere il traffico che arriverà a Cortina – ha confermato Padrin -. Dobbiamo programmare e decidere insieme che interventi vogliamo mettere in at-



to sul fronte della viabilità, andando anche oltre il Piano Anas e all'asse viario del Cadore». Longarone, come Padrin ha ammesso a margine dell'incontro, aspetta "ormai da troppo tempo" l'avvio delle opere Anas per la rettifica dell'Alemagna a Castellavazzo.

«Poi si tratterà di mettersi attorno ad un tavolo e ragionare finalmente della circonvallazione». I tempi incalzano e, come ha osservato il sindaco Ghedina, se in cinque anni non si è riusciti a fare le Varianti, corriamo il rischio che i grandi interventi non si materializzino neppure entro i sette anni che ci separano alle Olimpiadi. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Autorità e pubblico tra gli stand di Longarone Fiere (Foto Giuseppe D'Alia)

Caner rilancia l'A27, il ministro lo stoppa

Il prolungamento dell'autostrada diventa uno dei temi portanti del dibattito: «Adesso bisogna cominciare a discuterne»

Per gli sbocchi a nord ci sono già Tarvisio e Brennero e c'è la convenzione delle Alpi

LONGARONE. Chi si rivede? La Venezia-Monaco. L'ipotesi è stata rilanciata ieri, alla kermesse "Dolomiti Show", nel corso della tavola rotonda sui grandi eventi dolomitici coordinata dal condirettore del "Corriere delle Alpi", Paolo Cagnan.

L'assessore regionale al Turismo, Federico Caner, è uscito di botto proponendo che non ci si limiti a riqualificare la statale di Alemagna, ma che si rilanci l'ipotesi di proseguire l'autostrada per portare nuovo turismo europeo sulle montagne più belle del mondo.

«Va ripreso subito il dialogo con gli austriaci» ha raccomandato Caner, ricordando che proprio da quel Paese sono arrivati sono arrivati, nel passato, i no più fermi all'attraversamento autostradale delle loro valli.

Caner ha detto di comprendere le ragioni degli ambientalisti, ma proprio per questo – ha aggiunto – un'autostrada si può costruire anche in modo nient'affatto impattante: magari in galleria e attrezzata di un corridoio tecnologico che

lungo il suo percorso faccia transitare tutti i servizi possibili. Caner ha posto l'esigenza di uno sbocco a nord del Veneto, e quindi della Provincia di Belluno, perché il Brennero porta i treni a Verona per poi orientarli verso il porto di Genova.

«Noi invece abbiamo bisogno che i turisti arrivino sulle Dolomiti e in Veneto e che il commercio approdi direttamente a Venezia».

Con Caner, si è dichiarato d'accordo il presidente della Provincia Roberto Padrin, ricordando però che bisognerà tener conto della contrarietà di numerosi sindaci e anche di quella – ha precisato – di «qualche autorevole esponente di Governo che è pure qui presente».

Padrin ha fatto riferimento al ministro Federico D'Incà. Il presidente ha confermato di aver già avuto alcuni incontri chiarificatori sulla possibilità di proseguire l'autostrada. Che uno sbocco a nord ci debba essere è pure la convinzione del sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina.

Decisamente contrario, invece, proprio il ministro D'Incà, secondo il quale «i sogni sono legittimi, ma bisogna essere molto concreti» e con le disponibilità fi-

nanziarie del Paese è già molto – ha aggiunto il rappresentante del Governo – se riusciamo a scucire i 200 milioni necessari per la circonvallazione di Longarone».

D'Incà ha ricordato che come sbocchi a nord ci sono il Brennero e Tarvisio e che esiste una "Convenzione delle Alpi" contraria a nuovi attraversamenti autostradali della montagna. In ogni caso – ha suggerito – bisognerà andare dagli austriaci e chiedere se veramente sono disponibili a farsi attraversare da una nuova autostrada.

A questo punto, però, il ministro ha invitato anche la Regione Veneto, attraverso Caner, a chiarire finalmente se la possibile ed auspicabile alternativa del "Treno delle Dolomiti" resterà un sogno oppure se è un progetto concretizzabile. Intanto, senz'altro utile è il collegamento ferroviario tra Primolano e Feltre. Replica dell'assessore Caner: «Non voglio dire che l'autostrada si possa fare domani, ma appunto perché è un'opera complessa, e non tutte le comunità locali sono d'accordo, bisogna cominciare a discuterne».

Francesco Dal Mas

BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





Il dibattito a Longarone Fiere condotto dal condirettore del Corriere delle Alpi Paolo Cagnan con Ghedina, D'Incà, Caner e Padrin

L'APPELLO

Caner e Ghedina: il governo si impegna per le Olimpiadi

**Dal vertice di domani a Verona potrebbero uscire le indicazioni sul nome del manager
«I 260 milioni promessi finora da Roma non sono sufficienti»**

LONGARONE. Il Governo deve impegnarsi di più per le Olimpiadi del 2026; non può limitarsi solamente a farsi carico delle spese di sicurezza e delle Paralimpiadi. Lo hanno detto chiaro e tondo, ieri a "Dolomiti Show", l'assessore regionale Caner e il sindaco di Cortina Ghedina.

Il ministro per i Rapporti con il Parlamento Federico D'Incà ha dal canto suo assicurato che il suo collega Spadafora sta verificando la possibilità di una partecipazione diretta al grande evento. Il condirettore de "Il Corriere delle Alpi" Paolo Cagnan, coordinatore della tavola rotonda, ha ricordato che proprio domani a Verona si terrà un importante vertice con lo stesso ministro, i governatori Zaia, Fontana, Fugatti e Kompatscher, i sindaci Ghedina e Sala e il presidente del Coni Malagò.

D'Incà ha fatto sapere che probabilmente già domani si saprà il nome del manager che gestirà l'organizzazione dei Giochi e ha garantito che la Legge Olimpica sarà pronta entro la fine dell'anno. Il ministro ha pure annunciato che maggiori risorse per la preparazione dell'evento saranno previste dalla prossima manovra economica.

L'assessore regionale Federico Caner si è in ogni caso raccomandato che il general manager "sia una persona di qualità", magari riconosciuta a livello internazionale. E come sostiene da sempre il presidente Zaia – ha insistito Caner – questo manager non sia un riciclato della politica. Per

**Il presidente Padrin
«I Giochi 2026 sono una grande occasione per il Bellunese»**

l'assessore non ci sono dubbi: i 260 milioni promessi dal Governo non sono affatto sufficienti; lo Stato ci deve essere in modo diretto – ha sottolineato –, non può lasciare sole le Regioni.

In effetti – ha ammesso il sindaco di Cortina – il Governo precedente ha un po' fatto troppo da spettatore.

«Non può limitarsi – ha specificato – a finanziare soltanto le Paralimpiadi, lasciando che si arrangino le Regioni e le Province autonome». Il primo cittadino ha confermato che il ministro Spadafora si sta interessando per andare oltre, come ha ammesso anche nel primo contatto avuto con il presidente della Regione Zaia. «L'occasione dei Mondiali di Cortina 2021 e delle Olimpiadi 2026 – ha sottolineato, dal canto suo, il presidente della Provincia Roberto Padrin – sono una doppia, grandissima occasione da non perdere per testimoniare le potenzialità del Bellunese. E non solo dal punto di vista turistico. Le Olimpiadi, in particolare, metteranno il nostro territorio sotto i riflettori del mondo. Non possiamo presentarci come una montagna votata ancora allo spopolamento e alla marginalità. Il turismo oggi presenta dati confortanti e deve diventare una delle armi con cui contrastare la "desertificazione"». I numeri relativi ai primi cinque mesi del 2019 indicano in 296.530 gli arrivi tra gennaio e maggio e in 1 milione 259.099 le presenze. —

F.D.M.



CORTINA 2021

Cantieri mondiali, la Provincia avvia altre tre tranches di opere

Palazzo Piloni è la stazione appaltante per gli interventi sugli impianti sportivi Padrin: «Il nostro ufficio è un esempio straordinario di lavoro in sinergia»

Alessandra Segafreddo

CORTINA. Proseguono a ritmo serrato le operazioni per i Mondiali di sci di Cortina 2021. La Provincia di Belluno, individuata come stazione appaltante, si sta occupando di tutti gli interventi collegati alla parte sportiva, per quanto riguarda le infrastrutture che saranno utilizzate durante e dopo la rassegna iridata. Lo prevede la convenzione siglata dalla Provincia nell'aprile 2018 con il commissario del Progetto Mondiali Cortina 2021, l'ingegner Luigi Valerio Sant'Andrea, e la Regione Veneto. Dalla progettazione degli interventi fino ai collaudi, è l'ufficio Mondiali sci Cortina 2021 della Provincia a occuparsi delle opere mondiali; una struttura formata da 5 componenti del servizio Stazione appaltante, con l'apporto di altri tecnici della Provincia, a seconda delle necessità; da 2 ingegneri regionali quali responsabili unici del procedimento degli interventi (RUP); da 2 giovani professionisti bellunesi che, tramite incarico del Mef, collaborano presso gli uffici di Palazzo Piloni dalla scorsa estate; e anche dalla collaborazione part time di un tecnico del Comune di Cortina.

«L'ufficio provinciale si dimostra un esempio straordinario di sinergia tra Provin-

cia, Regione Veneto e governo», afferma il presidente della Provincia, Roberto Padrin, «nonché punto strategico imprescindibile di condivisione di risorse professionali del territorio. Solo attraverso un'organizzazione altamente specializzata si possono concretizzare le scelte degli amministratori pubblici. E noi abbiamo costituito un gruppo di lavoro, seppur esiguo nei numeri, di persone capaci che mettono un grandissimo impegno nelle attività quotidiane. Tutta la partita dei Mondiali di Cortina 2021 è coordinata dalla Provincia, proprio grazie a questo gruppo di lavoro».

Nell'ultimo anno e mezzo, la struttura provinciale ha varato quattro "pacchetti" di opere, attualmente in fase di esecuzione e realizzazione. Si tratta delle opere che insistono su Rumerlo; della progettazione, realizzazione e concessione della cabinovia di Col Druscié; della pista Lacedelli in Cinque Torri; e infine del sistema antivalanghivo che prevede, in Tofana, l'installazione di esplosivi a gas per i disaggi pilotati delle slavine.

Al momento, l'impegno dell'ufficio provinciale si sta concentrando sull'avvio di altre tre tranches di opere: la progettazione esecutiva della cabinovia da Bai de Dones a Son dei Prade; le procedure volte alla riqualificazione della piscina Guargné e la

realizzazione della nuova pista ciclabile. Tutte le procedure sono informatizzate. I sistemi di produzione e scambio della documentazione e degli elaborati tecnici, e anche le comunicazioni tra i vari soggetti coinvolti passano attraverso una piattaforma digitale dedicata messa a disposizione dal commissario.

«Sono particolarmente soddisfatto di quanto prodotto», sottolinea il presidente Padrin, «e ringrazio la dottoressa Martina Dal Pont e il suo staff per l'impegno quotidiano. Le ricadute dei Mondiali 2021 non si limitano al territorio di Cortina, ma riguardano tutto il territorio provinciale. Su tutti gli incarichi e gli affidamenti conferiti dalla stazione appaltante provinciale relativi a Cortina 2021 è inoltre attivo il Protocollo di Legalità siglato dal Commissario Sant'Andrea con le Prefetture».

La struttura della Provincia di Belluno, attraverso la piattaforma informatica dedicata, attiva per ogni affidamento le verifiche "antimafia" presso la Prefettura di competenza.

«In questo modo», conclude Padrin, «le grandi operazioni per i Mondiali 2021 vengono condotte in piena trasparenza e senza il rischio di infiltrazioni malavite nell'affidamento delle opere e dei cantieri». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





I lavori nell'area di Rumerlo

AURONZO

Tutti appaltati i lavori di ripristino post Vaia

Gli uffici comunali hanno concluso i contratti con le ditte che eseguiranno interventi per quasi due milioni e mezzo di euro

AURONZO. Tutti gli interventi post Vaia sono stati appaltati. Il sindaco di Auronzo, Tatiana Pais Becher, esprime soddisfazione per il lavoro svolto dagli uffici comunali, lavoro che ha permesso di contrattualizzare entro il 30 settembre, pena la perdita dei finanziamenti, tutti gli interventi segnalati dalla giunta comunale alla Regione del Veneto. Sotto la supervisione del Commissario delegato Nicola Dell'Acqua, che aveva approvato l'assegnazione di risorse finanziarie pari a circa 2 milioni e 400.000 euro per interventi di ripristino e messa in sicurezza nel territorio comunale della Val D'Ansiei, l'ufficio tecnico comunale ha predisposto i bandi e concluso la procedura di contrattualizzazione. Ora le ditte che si sono aggiudicate i lavori avranno 30 giorni di tempo per avviarli.

Tra i 2 milioni e mezzo stanziati per la Val D'Ansiei, circa 900.000 euro erano stati richiesti dal sindaco e dalla giunta per danni al patrimonio comunale. Questi gli interventi che saranno realizzati a breve: sistemazione della copertura dello stadio del ghiaccio (109.800 euro); rifacimento del manto di copertura della casa comunale (65.880 euro); rifacimento della copertura del Cason de Sai in Val da Rin (18.000 euro); rifacimento del muro in

via Stadio (131.760 euro); rifacimento del muro in via Cella (54.351 euro); recupero del capitello di via della Grotta (21.960 euro); ripristino delle reti di pubblica illuminazione sul lungolago di Santa Caterina, in via Ligonto e in via P. F. Calvi (30.744 euro); ripristino del parcheggio di Malga Rin Bianco (36.600 euro); ripristino del sedime della pista ciclabile Auronzo-Misurina (417.240 euro).

Un lavoro di squadra proficuo quello tra l'amministrazione Comunale, gli uffici e la Regione del Veneto. Il sindaco ha seguito l'avvio e la programmazione degli interventi in prima persona pressoché quotidianamente, mantenendo i contatti con l'assessore regionale all'ambiente Gianpaolo Bottacin, e con tutti gli enti preposti ai vari ambiti: Genio Civile, Servizi Forestali, Enel, Veneto Strade, Protezione Civile.

Per quanto riguarda il settore idrogeologico-forestale, proseguono a pieno ritmo i lavori di ricalibratura dell'alveo del fiume Ansiei e la messa in sicurezza delle sponde dalla confluenza del Rio Giralba e del rio Muri. L'amministrazione comunale ricorda infine l'importante intervento in località Cosderuoi-be e sul rio Popena, in prossimità della strada provinciale 49 di Misurina. —



Uno dei sopralluoghi post Vaia fatti ad Auronzo



Arriva il blocco Roma

Raggi partorisce una delibera che paralizza l'economia romana. Imprese e costruttori sotto choc

Roma. A qualcuno, in effetti, la promessa era parsa subito fatiscante: garantire un cambio di passo, assicurare gli imprenditori sulla sopraggiunta, benedetta maturità dei suoi consiglieri ("Dopo tre anni - diceva Virginia Raggi prefigurando il rimpasto imminente - hanno capito che non si deve ostacolare lo sviluppo"), e al contempo affidare quella "nuova fase, meno tecnica e più politica" ai più esagitati propugnatori dell'ortodossia grilllesca. "Ci erano sembrati dei buoni propositi un po' vaghi - sospira Nicolò Rebecchini, presidente dell'Acer - ma era pur sempre qualcosa". Qualcosa però di assai inconsistente, a ben vedere. E la conferma è arrivata appena una settimana dopo il rimpasto della giunta capitolina, quando la pattuglia del M5s di Palazzo Senatorio ha depositato una proposta d'iniziativa comunale che, di fatto, sembra un manifesto della paralisi imprenditoriale ed economica della città, oltretutto una possibile mannaia sulle casse del comune.

L'obiettivo del documento è quello di una "ricognizione finalizzata a una variante urbanistica del Piano regolatore generale", e la prima firma è quella di Pietro Calabrese, già carpentiere e aspirante artista a reddito zero, poi cantore dell'arrivo mai avvenuto dei 70 bus israeliani e dunque promosso, con pieno merito, al ruolo di assessore ai Trasporti. E certo, già il lessico scelto per redarre proposta depositata nei giorni scorsi in Aula Giulio Cesare tradisce l'animo di chi l'ha scritta. "Lo sviluppo della Città di Roma è storicamente oggetto della prevalenza dell'interesse privato su quello Pubblico", si sentenzia in apertura del documento, con quella accortezza nel differenziare la piccolezza del "privato" dalla maiuscola nobiltà del "Pubblico". Senza contare, poi, le contraddizioni in cui incorre lo stesso testo tra una pagina e l'altra: perché da un lato, ad esempio, il M5s si propone di "promuovere forme di coinvolgimento degli appartenenti alla comunità cittadina e dei portatori d'interesse al processo di revisione e di attuazione del piano regolatore", e dall'altro si ritiene "indispensabile abbandonare l'esperienza di mediazione" tra l'amministrazione e i rappresentanti di categoria in ambito urbanistico "certificandone il totale fallimento".

Ma al di là della forma, è la sostanza della proposta che inquieta. "E' un documento - dice Rebecchini, massimo rappresentante dei costruttori romani - che conferma tutti i peggiori stereotipi sulla cultura grillina: che è intrisa di decrescita e immobilismo". E in effetti, dietro all'intento di procedere "entro il termine massimo di 180

giorni" dall'approvazione della delibera a "una ricognizione generale del Prg" e avviare una conseguente variante, s'intravedono, neppure troppo in controluce, la paralisi edilizia e il caos contabile. E' questo, ad esempio, il rischio concreto connesso alla volontà "di riassegnazione delle cubature già oggetto di compensazione urbanistica": perché se si bloccano questi procedimenti di compensazione secondo un iter che risale ai primi anni Duemila, il Comune potrebbe dovere estinguere in *pecunia* quel debito contratto coi costruttori, per una cifra che, secondo stime approssimative, si conta comunque nell'ordine dei miliardi di euro. Tralasciando, poi, la pur equivoca minaccia di "restringere" e "annullare" per volere della sindaca Raggi "tutti gli istituti di deroga discrezionali" (come se in ogni variante o compensazione urbanistica germinasse la malapianta della corruzione), s'arriva allo sconcertante proposito di sospendere gli strumenti urbanistici "non ancora adottati o non approvati in Conferenza dei servizi, sia in coerenza che in variante del Prg". Il tutto, ovviamente, nell'ottica di una nuova valutazione del "fabbisogno abitativo del prossimo decennio". Si tratta, di fatto, di una messa in discussione di centinaia di progetti edilizi, spesso magari già avviati - se non completati - e su cui costruttori e imprenditori pagano già l'Imu, che vedrebbero crollare il loro valore o la loro effettiva realizzabilità. E, di nuovo, l'incognita di contenziosi civili e penali, e lo spauracchio di risarcimenti milionari a carico del Comune, cioè a spese di quella collettività che tanto si dice di volere tutelare. Ma del resto, Calabrese e compagni non sentono ragioni: il loro obiettivo è quello di un nuovo programma urbanistico che "dovrà prevedere almeno 40 mila unità abitative" e che sarà "realizzato direttamente da Roma capitale" senza fine di lucro. E finanziato come, di grazia? Ovviamente attraverso "un fondo di bilancio capitolino dedicato, da alimentare nel corso dell'attuazione del programma tramite fondi già disponibili da altre fonti istituzionali, e di ulteriori fondi comunitari e statali futuri": che significa da un lato sottrarre risorse pubbliche stanziare per altri scopi, e dall'altro sperare nell'elemosina del governo e dell'Unione europea. E non mancano, ovviamente, neppure le fughe nella realtà. Lo si capisce quando i consiglieri grillini tratteggiano una variante del piano regolatore che privilegi "l'attuazione dei programmi urbanistici connessi alla rete infrastrutturale del trasporto Pubblico su ferro": come se Roma non fosse la città dove l'Atac è in perenne affanno, coi bus spesso in fiamme e le stazioni della metropolitana chiuse per mesi.

Valerio Valentini



IN
BREVE

AUTOSTRAD GONZALO DIRETTORE GENERALE A4 HOLDING

Il Cda di A4 Holding, società del gruppo Abertis che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, ha nominato Gonzalo Alcalde-Rodriguez (foto) nuovo direttore generale della holding autostradale. Classe 1966 originario di Madrid, laureato in ingegneria civile al Politecnico della stessa capitale spagnola, il nuovo dg di A4 Holding ha ricoperto fino a oggi il ruolo di Ad in Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico. .
MADE IN ITALY



Piano del governo per ripartire 70 miliardi per le grandi opere

►Sblocco dei cantieri e nuove risorse: le mosse per rilanciare gli investimenti

Non solo taglio del costo del lavoro. Il rilancio degli investimenti pubblici è l'altro obiettivo politico della legge di Bilancio che sarà firmata da Giuseppe Conte e Roberto Gualtieri: un obiettivo da perseguire con i limitati margini finanziari disponibili, ma con una forte caratterizzazione ecologica da spendere anche a livello

europeo, nell'ambito del più complessivo green new deal. L'accelerazione del governo sarà in due mosse: alla fine della prossima settimana un consiglio dei ministri dedicato al tema infrastrutture, che passerà in esame l'elenco dei cantieri più o meno fermi per un valore di circa 70 miliardi.

Cifoni a pagina 7

Infrastrutture, in arrivo una spinta da 9 miliardi

►Sblocco dei cantieri e nuove risorse: piano ►In settimana consiglio dei ministri ad hoc in due mosse per rilanciare gli investimenti su 70 miliardi di opere ferme o in ritardo

IL GOVERNO LAVORA AL NODO DEI COMMISSARI: ACCELERAZIONE PER NOMINARLI ENTRO L'ANNO

LE MISURE

ROMA Non solo taglio del costo del lavoro. Il rilancio degli investimenti pubblici è l'altro obiettivo politico della legge di Bilancio che sarà firmata da Giuseppe Conte e Roberto Gualtieri: un obiettivo da perseguire con i limitati margini finanziari disponibili, ma con una forte caratterizzazione ecologica da spendere anche a livello europeo, nell'ambito del più complessivo green new deal. L'accelerazione del governo sarà in due mosse: alla fine della prossima settimana un consiglio dei ministri dedicato al tema infrastrutture, che passerà in esame l'elenco dei cantieri più o meno fermi per un valore di circa 70 miliardi. Poi qualche giorno dopo, con la manovra da approvare entro il 20 ottobre, dovrebbero essere formalizzati stanziamenti aggiuntivi per cir-

ca 9 miliardi nel triennio.

IL QUADRO

Il quadro attuale è in chiaroscuro. Da una parte ci sono le consuete strozzature che ritardano o bloccano in particolare le grandi opere, pur in presenza di finanziamenti sulla carta disponibili. Dall'altra l'anno in corso ha fatto registrare segnali moderatamente positivi in particolare sul fronte degli enti locali, grazie allo sblocco degli avanzi di amministrazione e dal piano contro il rischio idrogeologico: l'incremento percentuale degli investimenti fissi lordi - fotografato nella Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza (Nadef) - è del 7,7 per cento rispetto al 2018, quasi tre miliardi in più. Per il 2020 a bocce ferme è previsto un progresso più modesto, mentre le uscite a legislazione vigente tornerebbero ad accelerare in modo più deciso l'anno successivo.

LA LISTA

Il tema delle grandi infrastrutture sarà al centro del consiglio dei ministri programmato orientativamente per venerdì prossimo, salvo slittamenti. La

lista dei progetti da far ripartire o accelerare vale circa 70 miliardi e ricalca grosso modo gli elenchi presentati negli ultimi tempi anche dai costruttori. Come ha rilevato Paola De Micheli, i nodi non sono solo tecnici ma anche politici, visto che su alcune opere pesano le perplessità del Movimento Cinque Stelle. In cima alla lista delle opere da sbloccare - ha spiegato De Micheli ieri parlando a Sky Tg 24 - ci sono il passante di Bologna e poi la Gronda di Genova. Ma poi anche tanti altri collegamenti ferroviari e stradali da Nord a Sud.

Sul piano tecnico, gli aspetti da mettere a punto sono diversi. Innanzitutto si tratta di coordinare le varie "strutture di missione" esistenti. Con le ultime create si è arrivati a quota



sette: toccherà a Palazzo Chigi esercitare un forte ruolo di coordinamento per evitare pericolose sovrapposizioni. Poi c'è il tema dei commissari: ce ne sarebbero da nominare 77 ma mancano ancora vari passaggi: sulla carta c'è il rischio di arrivare ai primi mesi del 2020 e per questo il governo punta ad accelerare i tempi per provare a chiudere entro l'anno. Infine le regole degli appalti, oggetto di vari aggiustamenti dopo il tormentato Codice del 2016: il governo si riserva di intervenire ma non è ancora chiaro quale sarà il canale, visto che tra l'altro non è previsto uno specifico disegno di legge collegato sul tema.

PRIORITÀ

Lo sforzo per muovere davvero la non trascurabile dote di risorse esistenti è forse la priorità, come hanno ripetuto tutti i ministri dell'Economia che si sono succeduti negli ultimi anni. Ma il governo intende comunque aggiungere risorse aggiuntive, che sono già scontate (anche se non dettagliate) nel quadro programmatico della Nadef. L'impegno aggiuntivo nel triennio dovrebbe ammontare a circa 9 miliardi. Una cifra complessiva inferiore a quella messa in campo lo scorso anno quando a Via Ventiseptembre c'era Giovanni Tria, ma coerente con un impianto generale della manovra condizionato dalla necessità di sterilizzare 23 miliardi di aumenti dell'Iva e poi dalla scelta tutta politica di dare un primo segnale sul fronte della riduzione delle tasse sul lavoro. L'obiettivo è comunque far crescere il peso degli investimenti fissi lordi nel bilancio pubblico: dal 2,1 per cento del Pil del 2018 ad un valore che inizi a dirigersi verso la soglia del 3 per cento.

Luca Cifoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grandi opere "sospese"



LE PRIORITÀ

1 La Gronda di Genova

Sarà con ogni probabilità l'opera pubblica che verrà sbloccata per prima. Un intervento che vale circa 4 miliardi già finanziato e autorizzato.

2 Collegamenti con porti

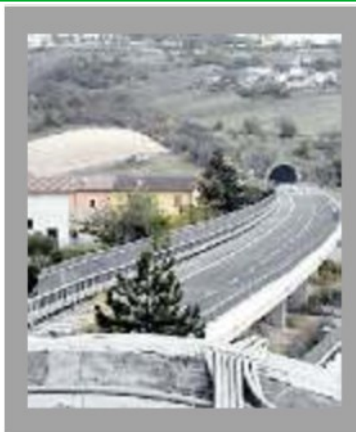
La ministra delle Infrastrutture De Micheli ha detto che tra le priorità del governo ci sono i collegamenti ferroviari per porti e aeroporti di tutto il Paese.

3 Manutenzione del territorio

Entro l'anno dovrebbero partire tutta una serie di appalti legati alla manutenzione straordinaria del territorio e al dissesto idrogeologico.

4 Passante di Bologna

In dirittura d'arrivo anche il via libera al Passante di Bologna che aveva già ottenuto l'ok dal precedente governo ma era stato fermato da Toninelli.



Il dibattito

Sbocco a nord: D'Incà e Caner sono distanti sull'autostrada

Il ministro ha spiegato che sarebbe meglio concentrarsi su poche opere realizzabili. L'assessore: «Per noi è opera è strategica».

Zambenedetti a pagina II

Sbocco a nord dell'autostrada: scintille tra Regione e governo

► Faccia a faccia ieri in Fiera al "Dolomiti Show" ► Il pentastellato: «Concentriamoci su opere utili» tra il ministro D'Incà e l'assessore regionale Caner Il leghista: «Basta dire che gli altri sono contrari»

«IN QUESTA FASE È MEGLIO CONCENTRARI SU OBIETTIVI A PORTATA DI MANO, LAVORANDO TUTTI ASSIEME»

L'ATTRITO

LONGARONE Governo e Regione si incontrano (e scontrano) a "Dolomiti Show" in Fiera Longarone. Dove l'autostrada A27 finisce comincia il dibattito sul prolungamento e sullo sbocco a nord per la provincia di Belluno. Federico Caner, Lega, assessore al turismo della Regione Veneto siede alla sinistra del ministro per i rapporti con il parlamento, Federico D'Incà M5S, alla sua sinistra c'è il presidente della provincia di Belluno e sindaco di Longarone Roberto Padrin, dall'altro lato invece siede il sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina.

FUOCO ALLE POLVERI

È Federico Caner ad accedere la miccia e a dire, senza troppi giri di parole, che lo sviluppo turistico della provincia di Belluno è vincolato dall'assenza di infrastrutture. Che questo territorio paga un peso elevato per l'assenza di un asse viario di scorrimento. Padrin, gioca di sponda: si dice d'accordo ma sottolinea che serve un dibattito con i sindaci contrari e una condivisione ampia. Il ministro Federico D'Incà, pur apparendo contrariato non perde l'aplomb. «La Lega ha una nutrita rappresentanza nel par-

lamento europeo, perché non valuta se Eusalp permette l'apertura di un nuovo valico. Chiedete all'Austria cosa ne pensa. La prima cosa che va chiarita è se bisogna investire su autostrada o ferrovia. Non è più tempo per le grandi opere senza una condisione del territorio».

LE VARIANTI A ROMA

Il ministro Federico D'Incà ha anche portato all'incontro importanti novità sul fronte delle quattro varianti per i mondiali: «Entro fine mese potrebbe essere terminato il percorso autorizzativo per quelle che riguardano l'Alemagna. Ve lo dico come lo hanno detto a me, nelle ultime ore. Non so quanto sia attendibile la data ma queste sono le tempistiche che mi sono state indicate. Non possiamo permetterci opere che proseguono di due metri al giorno e che se ci mettiamo con la pala e il piccone facciamo addirittura più in fretta». Il ministro bellunese ha poi spiegato che il commissario del Governo per i mondiali 2021 Luigi Valerio Sant'Andrea sarà confermato per dare continuità all'iter. Al fianco delle autorizzazioni d'Incà ha anche spiegato che nell'estate si sono sbloccati 130 milioni di euro che riguardano elettrificazione Feltre Montebelluna, le varianti della 51 di Alemagna e Coltrondo. «Credo in questa fase - prosegue D'Incà - sia meglio mettere da parte idee faraoniche e concentrarci sui progetti a portata di mano. Primo su tutti il nodo di Longarone. Secondo me questo è l'obiettivo da raggiungere. Lavoriamo tutti

assieme, superando le divisioni». Pronta la replica di Caner: «Autostrada non esclude treno e viceversa. Non possiamo sempre dire che gli altri sono contrari. Sono d'accordo di lavorare sugli obiettivi di breve raggio ma bisogna avere anche una visione d'insieme. Parliamone».

CORTINA

Viabilità e olimpiadi nei prossimi anni diventeranno centrali nel dibattito. Gianpietro Ghedina, sindaco di Cortina, ieri ha anche chiesto al governo di sciogliere il nodo delle risorse: «Fin ora il supporto del governo, pur importantissimo, non è andato oltre le parole. Non possiamo essere lasciati soli. Vorremmo capire e sentire con quale spirito potrà sostenere i giochi. Sulla viabilità c'è stato un cortocircuito tra Anas e ministero dell'Ambiente. Una battuta d'arresto che fatico a giustificare in vista dei grandi eventi. Vogliamo vedere i cantieri partire. Ci crederemo quando vedremo arrivare le ruspe. Siamo estremamente in ritardo e mi sento di lanciare un appello». Anche Ghedina si è schierato per lo sbocco a nord: «Potrebbe far fare a questa provincia il salto di qualità. Senza sbocco si muore». Opinioni contrapposte, visioni distanti. L'autostrada verso l'Austria è tutta in salita, piena di curve e a una sola corsia.

Andrea Zambenedetti





IL NODO DI LONGARONE Per il ministro Federico D'Incà, Movimento 5 Stelle, la priorità è intervenire sul nodo di Longarone per evitare le lunghe code.



Villette a prezzi agevolati il sindaco punta sui giovani

► Un quartiere modello a Stabiuzzo con 8 case a schiera a costi appetibili

► Dopo aver realizzato già sei alloggi ora il Comune dà il via al secondo bando

L'OBIETTIVO

«Il nostro fine è dare risposte ai cittadini in difficoltà. Se il ministero darà il via libera partiranno anche i lavori della scuola d'infanzia statale»

«QUANDO ABBIAMO LANCiato IL PRIMO INTERVENTO FUI ACCUSATO DI FARE L'IMPRENDITORE, MA NOI ANDIAMO AVANTI»

CIMADOLMO

L'obiettivo è di aiutare le famiglie, specie i giovani. Cosa cercano due cuori che vogliono metter su famiglia? Cercano casa e l'amministrazione del sindaco Giovanni Ministeri ha avviato il secondo intervento di edilizia agevolata destinata alle famiglie. «Quando lo stato è assente – ha detto ieri Ministeri alla presentazione del progetto – il Comune si deve sostituire ed essere amico del cittadino».

Così il lotto di terreno comunale che si trova in via Castellana a Stabiuzzo (per 2/3 comunale, 1/3 privato) verrà trasformato in un quartierino modello, con 8 villette pensate per le famiglie. Su indicazioni del primo cittadino gli architetti Paolo Piccin ed Enrico De Conti, dello studio vittoriano Quattro Lab, sono state pensate delle case, disposte su due piani, con tre camere ciascuna, verde privato intorno e tanto verde pubblico; oltre a 60 metri quadri che diventeranno un parco giochi per bambini.

GLI AIUTI

«Qualche anno fa – ha commentato Ministeri – quando abbiamo lanciato il primo intervento di questo genere, erano 6 case, venni accusato di fare l'imprenditore anziché il sindaco. Pazienza, noi andiamo avanti, il

nostro unico obiettivo è dare risposte ai cittadini. Le famiglie sono in difficoltà, non nascono più bambini. Ecco, noi vogliamo sostenerle. A breve, se il Ministero firmerà l'autorizzazione – purtroppo è cambiato il governo – partiranno i lavori per la scuola d'infanzia statale. Ecco che, una volta ultimata, una famiglia potrà risparmiare la retta e la mensa, sono circa 300 euro al mese».

I TEMPI

Una somma non indifferente, che può ben essere trasformata nella rata di un mutuo per l'acquisto della prima casa. Che potrebbe essere nel nuovo complesso di Stabiuzzo. «A novembre usciremo con il bando – ha precisato Ministeri – elaborato sulla falsariga del precedente». «Le abitazioni – hanno precisato i progettisti – sono in classe energetica A4. L'energia necessaria sarà fornita dall'impianto fotovoltaico, non sarà necessario allacciarsi alla rete del gas». I prezzi del bando si preannunciano decisamente appetibili: se oggi il mercato viaggia sui 2mila, 2500 euro al metro quadro, per l'intervento di Stabiuzzo ci si dovrebbe attestare sui 1400 euro. Gli alloggi sono di due dimensioni: 140 mq un tipo, 120 l'altro, ciascuno con tre camere.

PER LE IMPRESE

Ci può ben stare una famiglia con almeno due bambini. Ma c'è di più Ministeri sta lavorando anche per far sì che l'Imu delle imprese, anziché esser versata al Comune, venga trasformata in premio incentivante ai dipendenti. Per questo il comune è in attesa del parere della Corte dei Conti.

Annalisa Fregonese





IL PROGETTO Il rendering delle nuove case a schiera che verranno costruite a Stabiuzzo. Sopra il sindaco Giovanni Ministeri

Reparto allagato, ora l'Ulss 4 chiede i danni all'impresa

**CARLO BRAMEZZA:
«LAVORI NON ESEGUITI
A REGOLA D'ARTE
CHE HANNO CAUSATO
L'INTERRUZIONE
DELL'ATTIVITA'»
SAN DONA'**

“Ho dato disposizione di quantificare i danni subiti da questa azienda sanitaria, sia diretti che indiretti, a cui dovrà rispondere l'impresa appaltatrice”.

Non usa mezzi termini, il direttore generale dell'Ulss4, Carlo Bramezza, dopo avere ricevuto la relazione tecnica in merito alle cause che hanno determinato le infiltrazioni d'acqua piovana nell'unità di emodialisi dell'ospedale cittadino.

Fatto che ha costretto l'azienda a interrompere l'attività ed a spostare i 22 pazienti rispettivamente negli ospedali di Jesolo e Portogruaro (unico disagio patito, visto che gli interventi non hanno subito alcuna variazione e sono stati eseguiti regolarmente).

In questi giorni si stanno eseguendo i lavori di realizzazione i lavori di ampliamento del nuovo monoblocco, ovvero nell'area di 400 metri quadrati che costituisce il tetto della dialisi e su cui verranno realizzati altri due piani che ospiteranno il nuovo polambulatorio (primo piano) e le nuove sale operatorie e day hospital dell'oculistica (secondo piano); il tutto per un investimento di 2,5 milioni di euro.

La scorsa notte è entrata acqua nel reparto di dialisi, proprio dal cantiere. Secondo gli accertamenti della direzione lavori e dei tecnici dell'Ulss4, che il giorno dopo hanno effet-

tuato il sopralluogo sulla copertura della dialisi, le cause delle infiltrazioni sono dovute a lavori mal eseguiti da parte dell'impresa che sta completando la realizzazione del nuovo monoblocco ovest dell'ospedale. “E' stato riscontrato – si legge nella nota dell'azienda sanitaria – il non corretto ripristino di alcuni tratti di guaina rimossi per erigere i nuovi pilastri che costituiscono il secondo piano del monoblocco”.

“Lavori non eseguiti a regola d'arte che hanno causato la totale interruzione dell'attività – tuona Bramezza – con conseguenti disagi per il personale e per gli utenti anche se in questo caso contenuti, perché l'Azienda sanitaria ha provveduto al trasporto degli stessi nelle dialisi di Portogruaro e di Jesolo per garantire la continuità del servizio”.

E' in corso il ripristino dei punti soggetti alle infiltrazioni, non appena ultimati i lavori verrà effettuata una prova di tenuta idraulica sull'intera superficie.

“Quanto accaduto non è accettabile – conclude il direttore generale – quindi ho dato disposizione di quantificare i danni subiti da questa Azienda sanitaria, sia diretti che indiretti, a cui dovrà rispondere l'impresa appaltatrice”.

La direzione ha, infine, precisato che l'attività di emodialisi, nel momento in cui si è scoperto che era entrata l'acqua, non era ancora iniziata, per cui è stato possibile organizzare subito il trasporto dei dializzati nelle unità operative di Jesolo e di Portogruaro con mezzi aziendali. L'attività di emodialisi riprenderà regolarmente la prossima settimana.

Fabrizio Cibin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SAN DONA' L'unità di emodialisi dell'ospedale



Viabilità, maxi opera a Mestre

►Partiti i cantieri della infrastruttura in via della Libertà: due rotatorie e un viadotto, cade la barriera con Marghera

►Tre anni di lavoro, 14 milioni di costo. Disagi in vista Brugnaro: «Intervento fondamentale, abbiate pazienza»

Tre anni di lavori per un'opera da 14 milioni di euro. Basta questo a far capire la portata dell'intervento - partito in questi giorni con l'apertura del cantiere - che ricucirà lo snodo su via della Libertà tra Mestre (all'altezza del ponte di via Torino), il Vega a Porto Marghera e tutti gli innesti da e verso Venezia. Con un viadotto sopraelevato dove correrà la "nuova" via della Libertà e che finirà in una galleria sopra alla quale è prevista una delle due nuove rotatorie, verrà interamente ridisegnata la viabilità della zona, dando la possibilità agli automobilisti di muoversi agevolmente tra centro urbano, zona industriale e verso la Città

storica. Il primo passo, ormai imminente, sarà la demolizione delle due rampe del cavalcaferrovia di via Torino in salita e in discesa su via della Libertà, obbligando al restringimento ad una corsia per alcune ore della giornata. «Chiederemo ai cittadini di avere pazienza per la presenza dei cantieri perché si tratta di un grande intervento infrastrutturale che migliorerà la viabilità di tutta l'area compresa tra Porto Marghera, San Giuliano, l'Università di via Torino e Forte Marghera» ha spiegato ieri il sindaco Luigi Brugnaro alla presentazione dei dettagli dell'operazione nel municipio di Mestre.

Guidone alle pagine II e III

Le infrastrutture della città

Via alla maxi opera: si cancella il "muro" tra Mestre e Marghera

Intersezione con due rotonde a livelli sfalsati davanti all'accesso Vega-Fincantieri

Tre anni di lavoro per un costo di 14 milioni Brugnaro: «Migliora la viabilità di tutta l'area»

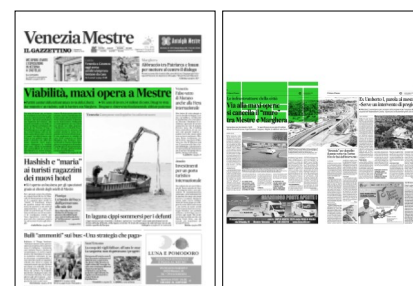
GLI ELEMENTI CHIAVE:
UNA ROTATORIA A TERRA
DI 50 METRI DI DIAMETRO E
UNA SOPRAELEVATA DA 30.
VIADOTTO SCAVALCHERA'
LA ROTONDA PIU' GRANDE

UN INTERVENTO CHE
A REGIME ANDRA' ANCHE
A RENDERE PIU' FLUIDO
IL TRAFFICO VERSO
VENEZIA: CONNESSIONE
MOLTO PIU' RAZIONALE

GRANDI OPERE

MESTRE Osservando il rendering del progetto salta subito all'occhio la nuova grande intersezione con le due rotonde

a livelli sfalsati. Si tratta di un intervento che richiederà tre anni di lavori, un progetto studiato con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità alla Prima zona industriale di Porto Mar-



ghera (all'altezza del Vega), eliminando l'attuale "barriera" esistente tra l'area produttiva e la città di Mestre, composta dalla ferrovia e dalla stessa via della Libertà. Il tratto interessato della viabilità di collegamento tra Venezia e la terraferma è quello compreso tra l'attuale cavalcavia che da via Torino sbocca in via della Libertà (la Strada regionale 11) e l'ingresso all'area Vega-Fincantieri in via delle Industrie. Rispetto a come si presenta ora, a lavori ultimati la viabilità assumerà un aspetto completamente diverso e, per certi aspetti, sorprendente.

LAVORI GIÀ PARTITI

In pratica il traffico di scorrimento che da Mestre si muove verso Venezia passando davanti al Vega, scavalcherà con un viadotto una grande rotonda a raso progettata per il collegamento con via delle Industrie, per poi immettersi in una galleria artificiale sopra la quale sarà realizzata una ulteriore rotonda, di raggio ridotto rispetto alla precedente, che consentirà l'accesso diretto a via Torino. Il progetto definitivo, presentato con una gara europea dal raggruppamento di imprese guidate dal gruppo Brussi, è stato approvato nel novembre del 2017. Nel corso del 2018 sono seguiti il progetto esecutivo e la firma del contratto da 14 milioni di euro con

l'Amministrazione comunale. I lavori, di fatto già partiti lo scorso 30 settembre con l'avvio del cantiere, dovranno tenere conto dei vincoli esistenti sia sul lato nord, per la presenza della parallela linea ferroviaria, che su quello sud, costituiti principalmente da un binario ferroviario non elettrificato (quello a servizio della zona industriale) e dall'attuale viadotto di via Torino, di cui è prevista la completa demolizione.

IL PROGETTO

La rotonda a terra avrà un diametro di circa 50 metri, contro i 30 metri della seconda rotonda sopraelevata per il raccordo con il cavalcavia verso via Torino, una soluzione studiata per consentire agevolmente tutte le manovre di immissione oggi precluse lungo il collegamento tra via Torino e via delle Industrie o via Pacinotti. Il viadotto che scavalcherà la rotonda più grande e la galleria artificiale sottostante la rotonda più piccola consentiranno la continuità di via della Libertà da e verso Venezia, con l'effetto di fluidificare il traffico in entrambe le direzioni, mentre sotto il nuovo viadotto saranno posizionate le fermate dell'autobus delle linee che collegano la terraferma e la città d'acqua. A lavori ultimati l'intera infrastruttura - assicurano i progettisti - non avrà il te-

muto impatto di un enorme muraglia di cemento ma sarà costruita con materiali di qualità in grado di armonizzarsi con l'ambiente circostante.

«CITTÀ INTERCONNESSA»

«Chiederemo ai cittadini di avere pazienza per la presenza dei cantieri, perché si tratta di un grande intervento infrastrutturale che migliorerà la viabilità di tutta l'area compresa tra Porto Marghera, San Giuliano, l'Università di via Torino e Forte Marghera - ha spiegato ieri in municipio a Mestre il sindaco Luigi Brugnaro durante la presentazione ufficiale dell'avvio delle opere -. Questo progetto corrisponde alla nostra idea di questa parte di città che deve essere interconnessa con l'intero lato del canale nord di Porto Marghera dove oggi ci sono solo gli anziani che vanno a pescare cefali e seppioline, mentre noi abbiamo immaginato una trasformazione urbana per farlo diventare un'area cruciale per l'economia di questa città e dove abbiamo proposto di far arrivare le grandi navi. Assieme a quest'opera, in questa parte di città sono già stati finanziati interventi integrati per quasi 85 milioni di euro. Ci aspettiamo che questo intervento rappresenti un moltiplicatore importante per l'arrivo di investimenti privati».

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NUOVA ROTATORIA Qui il progetto della rotatoria ai piedi del futuro cavalcavia di via Libertà. Su questa rotonda si innesteranno gli svincoli per via delle Industrie (zona Vega e Porto Marghera), ma anche quelli con la nuova rampa del cavalcavia per andare verso Venezia o in via Torino. In primo piano si nota la linea ferrata che porta alla zona industriale



COME DIVENTERÀ Qui sopra il “rendering” del nuovo svincolo tra via Libertà, via Torino e via delle Industrie. Chi andrà da Mestre a Venezia (e viceversa) correrà su un cavalcavia e una galleria al di sopra della quale ci sarà il nuovo innesto con il cavalcavia di via Torino, che verrà in parte rifatto. Sotto al cavalcavia è prevista una rotatoria con via delle Industrie

“Strettoia” per demolire il ponte verso via Torino Ecco le fasi dell'intervento

IL CANTIERE

MESTRE Piaccia o meno, un cantiere che andrà avanti tre anni lungo un asse stradale di questa importanza, avrà inevitabilmente delle ripercussioni sull'intera viabilità locale. Per questo motivo per l'assegnazione dell'appalto da 14 milioni di euro, uno dei criteri di selezione richiesti dal bando europeo è stata un'organizzazione dei lavori in grado di limitare il più possibile l'impatto negativo sulla mobilità locale.

LA DEMOLIZIONE

La fase più critica sarà la demolizione delle rampe del cavalcavia che collega via Torino con via della Libertà. Per facilitare l'esecuzione dei lavori, in direzione Mestre, una delle due corsie di marcia di via Libertà sarà chiusa al traffico dalle 16 alle 20 (lasciando una sola “corsia dinamica”), mentre nulla cambierà nella direzione opposta verso Venezia, rimanendo sempre accessibili entrambe le attuali corsie di marcia. Una volta demolite le rampe e liberato lo spazio occupato dal cantiere, l'asse della Srl verrà spostato a fianco della linea ferroviaria consentendo in questo modo di liberare spazio sul versante sud di via della Libertà e permettendo così la prosecuzione delle opere in corso che includono la prevista galleria artificiale.

GALLERIA E VIADOTTO

Durante la realizzazione della rampa Est in direzione Venezia e della galleria lato Vega di notte, specialmente per i lavori sulla sua copertura, il traffico verrà deviato verso San Giuliano, via Forte Marghera e viale Ancona per i mezzi provenienti da Venezia, e su via Pacinotti per quelli prove-

nienti da Mestre. Durante il giorno invece il transito rimarrà a due corsie per entrambe le direzioni di marcia, spostando via Libertà più vicino ai binari ferroviari. Quindi, finita la galleria, l'asse della strada passerà sul lato sud liberando lo spazio necessario a realizzare il grande viadotto che scavalcherà la rotatoria a raso prevista nell'area adiacente al Vega e alla Fincantieri. Solo dopo il completamento del viadotto il traffico proveniente da Venezia sarà sdoppiato in due corsie, una in corrispondenza del flusso di traffico proveniente da Mestre, mentre la seconda corsia correrà parallela al fascio dei binari ferroviari. In questo modo durante la costruzione delle rampe del nuovo viadotto potranno essere mantenute le due corsie di marcia sia per Mestre che verso Venezia.

LA ROTATORIA

Una volta completato il viadotto, tutto il traffico sarà spostato in quota sul nuovo manufatto, consentendo la prosecuzione dei lavori di costruzione della sottostante rotonda a raso che potrà essere completata nei tempi previsti dal cronoprogramma. Nel corso dei tre anni necessari a ultimare l'opera, gli attuali percorsi pedonali saranno deviati verso via Ticozzi, con la soppressione di quello attualmente garantito dal cavalcavia di via Torino, mentre la fermata dei bus urbani diretti a Venezia verrà rimossa e spostata temporaneamente davanti all'attuale fermata in direzione Mestre, per poi essere collocata in un'area al di sotto del nuovo viadotto e studiata per consentire un agevole accesso a Vega e Fincantieri.

P.Gui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESENTAZIONE Il sindaco Luigi Brugnaro ha illustrato le opere



A4 HOLDING

Arrivano il nuovo dg e un premio alla comunicazione

Il Cda di A4 Holding (gruppo Abertis) che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdadastico ha nominato nuovo direttore generale Gonzalo Alcalde-Rodríguez: dirigente con oltre 25 anni di esperienza nel settore delle infrastrutture e delle autostrade, è stato fino a oggi ceo in Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, ma era stato ad della spagnola

Autopista Vasco Aragonese e nel 2009 si era occupato della integrazione societaria con Abertis. Intanto con il video sulla storia vera di Carlos Rubio, in carcere più di due anni per un incidente stradale da lui provocato e dove ha perso la vita il suo migliore amico, A4 Holding ha vinto il premio Areté come "miglior comunicazione d'impresa" attribuito dal Sole24Ore.



BOLZANO VICENTINO. La costruzione di un albergo a villa Negri in via Manzoni a Lisiera

Vardanega ha incassato ma non ha svolto i lavori

La committente Giemme ha versato 165 mila euro di caparra alla ditta fallita di recente. Causa per far versare la fideiussione

Ivano Tolettini

L'impresa incassa i soldi dell'anticipo, ma i lavori non partono; quindi va in liquidazione e poi fallisce. Il committente afferma di essere stato palesemente danneggiato e chiede di azionare la fideiussione firmata dalla controparte al momento della stipula del contratto a copertura del rischio inadempienza. Il processo civile già avviato è entrato nel vivo delle questioni, ma l'appaltante teme che l'insolvenza possa avere ripercussioni sulla stessa causa.

Il permesso a costruire un albergo nell'area di villa Negri a Lisiera di Bolzano Vicentino risale al 9 maggio 2012. Tre anni dopo, il 4 aprile 2015, la società proprietaria Giemme spa di Romano d'Ezzelino affidava all'impresa trevigiana Nico Vardanega Costruzioni srl di Possagno, all'epoca ritenuta solida, l'incarico di realizzare la struttura ricettiva per un appalto di 1,5 milioni di euro. In quella occasione l'imprenditore Francesco Molon versava all'impresario Gianantonio Vardanega la caparra di 165 mila euro, e l'appaltatore emetteva fattura il 7 aprile. Da allora, sostiene Molon, titolare di una rinomata azienda leader nella produzione di mobili per catene alberghiere internazionali, nulla è stato fatto di quello pattuito ed ha più volte chiesto alla Vardanega la restituzione dell'anticipo. Per contro, la ditta trevigiana sosteneva che Molon avrebbe «omesso scientemente di consegnare la documentazione necessaria all'avvio dei lavori e ritardato di comunicare il nome del diretto-

re dei lavori».

È stata avviata una causa civile davanti al tribunale di Vicenza, nel frattempo la Nico Vardanega prima è andata in liquidazione, quindi il 25 settembre il tribunale di Treviso ha dichiarato il fallimento, nominando curatore Fabrizio Maria Zanellati.

L'imprenditore Molon, che nella causa civile è assistito dall'avvocato Cristina Zanini di Vicenza, ha chiamato a rispondere la "Compagnie Francaise", difesa dagli avvocati Ruggero Barile e Giovanni Tretti, auspicando che sia lei in quando garante a farsi carico della restituzione del sostanzioso anticipo per l'avvio di lavori che in via Manzoni a Lisiera, quasi al confine con il comune di Vicenza a Ospedaletto, non sono mai iniziati. L'area è in stato di abbandono praticamente dal 2015 e il cartello che segnalava l'avvio dei lavori è sbrindellato e illeggibile.

Nella vertenza di cui qualche settimana fa si è celebrata l'udienza davanti al giudice Stefania Caparello, è chiamata in causa anche la Tua Assicurazione spa che ha stipulato con la Nico Vardanega una seconda polizza fideiussoria.

L'avvocato Zanini in un articolato atto di citazione in cui sono riepilogati i passaggi cruciali, parla di «ripetuti inadempimenti contrattuali della Nico Vardanega, la quale, in assoluto dispregio degli espliciti accordi intercorsi con la proprietà, non eseguiva l'incarico affidatole». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'area del cantiere in via Manzoni a Lisiera di Bolzano Vicentino



L'avvocato Cristina Zanini



Francesco Molon della Giemme



IL CASO. L'idea del nuovo svincolo dell'A31

Casello autostradale Il no di Agritour e di Legambiente

Associazioni contrarie all'ipotesi
hanno avviato una raccolta firme

Una raccolta firme per dire no al nuovo casello dell'A31. È quanto propongono i promotori di Agritour, progetto dedicato al "viaggiare lento", creato per tornare a vivere la campagna vicentina. Agritour contesta l'ipotesi del nuovo casello di Schio dell'autostrada Valdagno, da realizzare tra quelli già esistenti di Thiene e di Piovene. Una struttura che nascerebbe tra Marano e Zanè.

«L'Agritour dea Molonara, il primo percorso inaugurato nel 2017, sarebbe cancellato da quest'opera», osserva il presidente dell'associazione Agritour Davide Pinton. Le aziende agricole sarebbero «danneggiate da un progetto che divorerà anche quelle aree di risulta del territorio che rappresentano in realtà spazi fondamentali per tutelare il verde pubblico».

La raccolta firme, che resterà aperta fino a fine anno, sarà attiva in tutti gli eventi Agritour e nelle aziende associate. Oggi e domani Agritour sarà presente con uno spazio dedicato alla sottoscrizione alla Festa del Mais Marano, nell'ambito della Mostra dell'artigianato; il 19 e il 20 ottobre, invece, l'associazione parteciperà a "La montagna in città" a Schio, con attività didattiche e uno stand gastronomico in piazza Falcone e Borsellino. La raccolta firme promossa da Agritour è sostenuta anche dal circolo di Legambiente Schio Val Leogra.

«Il nostro circolo appoggerà tutte le iniziative atte a fermare la sottrazione di suolo agricolo», ha dichiarato il presidente del circolo Lorenzo Baiocchi. • **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un percorso Agritour



L'OPERA. Il Comune ha deciso di aumentare la portata della nuova struttura sportiva che verrà costruita in via San Gaetano vicino alle scuole

La palestra è maxi, costerà 7,6 milioni

Variato il progetto che ora prevede due impianti affiancati e un parcheggio interrato. Nel prossimo triennio investimenti pubblici per 27 milioni di euro

Da vent'anni mancavano opere così importanti. Il credito sportivo ne finanzia la metà

ALBERTO SAMPERI
ASSESSORE AL BILANCIO

Alessandra Dall'Igna

Sarà ricordata come l'opera simbolo dell'Amministrazione Casarotto che per rispondere alle esigenze sportive dei grandi e piccoli atleti thienesi ha deciso di investire 7 milioni 600 mila euro nella nuova palestra comunale.

Una cifra che di certo non passa inosservata di questi tempi - è raddoppiata rispetto al progetto iniziale il cui costo si aggirava sui 4 milioni 350 mila euro - e alla quale il Comune sarà in grado di far fronte ricorrendo all'accensione di un mutuo.

L'Amministrazione ha infatti scelto di realizzare una doppia palestra non più su due piani ma affiancata, e di utilizzare l'area sottostante per ricavare un parcheggio interrato a servizio non solo del palazzetto ma anche dell'intera cittadella delle scuole superiori, preservando al contempo l'area verde dell'ex tiro a segno dove era originariamente previsto il parking.

Un progetto ambizioso che necessita di una ulteriore

iniezione di denaro, approvata con la variazione del bilancio di previsione 2019/2021 nel corso dell'ultimo consiglio comunale.

«Con questa variazione di fatto si dà avvio al grande progetto di realizzazione della nuova palestra di via San Gaetano - ha spiegato Alberto Samperi, assessore al bilancio - grazie all'incremento delle fonti di finanziamento di 3 milioni 250 mila euro per una spesa complessiva dell'opera di 7 milioni 600 mila euro, di cui 400 mila euro per la progettazione che sono già stati finanziati con fondi propri. Il mutuo che andremo a contrarre sarà dunque di 7 milioni di euro. Ci stiamo muovendo con il credito sportivo per ottenere un finanziamento a tasso zero fino a 4 milioni di euro, e poi, per la parte restante, a tasso agevolato risparmiando così circa 25 mila euro l'anno sugli interessi. Si tratta di un investimento importante per la nostra città. È dai tempi dell'Amministrazione Schneck, circa 20 anni fa, che non si fanno opere così importanti. Nei prossimi tre anni sono previsti investimenti pubblici, tra Comune e Provincia, per 27 milioni di euro tra cui spiccano quelli per la nuova palestra (7,6 milioni di euro), per il miglioramento sismico delle medie Ferrarin (900 mila euro), terzo stralcio del liceo Corradini

(4,5 milioni di euro) e il completamento dell'Ipsia Garbin (4 milioni di euro)».

Il progetto della nuova palestra nasce dal fatto che negli ultimi anni sono costantemente aumentate le associazioni sportive thienesi, e, di conseguenza, anche le discipline proposte ad oltre duemila atleti. Un boom sportivo al quale, purtroppo, le strutture cittadine non sono riuscite a tenere testa, costringendo alcune associazioni a migrare nei paesi limitrofi per riuscire a rispettare il calendario degli allenamenti.

Ad oggi in città gli atleti possono praticare sport in dieci siti diversi: le tre palestre provinciali, ovvero la tensostruttura dell'Ipsia Garbin e le due palestre di via Carlo del Prete e le sette comunali Bassani, Vianelle, Talin, Scalcerle, Ferrarin, il pallone di via 1° Maggio e il PalaCeccato, cui vanno ad aggiungersi le piastre polivalenti delle Bassani, del parco del Donatore e di via Vanzetti. Impianti più o meno recenti ai quali si può accedere solo al termine dell'orario scolastico.

Per tentare di aggirare il problema, negli ultimi anni il Comune ha dato vita a "Thiene Sport Estate", una serie di proposte estive che permettono ai cittadini di praticare sport all'aperto, ma con l'arrivo dell'autunno ritorna l'annosa questione della mancanza di spazi. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'area in via San Gaetano dove verranno realizzati la nuova palestra comunale ed il suo parcheggio. A.D.I.



Sullo sfondo le medie Ferrarin



Rapporto Aitec

Anche in Italia il cemento è sempre più green

■ ROMA

TECNICAMENTE, si può fare (e in Europa, si fa). Ma l'utilizzo dei combustibili alternativi nei cementifici è dura da ottenere in Italia. Nel ciclo di produzione del cemento è possibile sostituire senza difficoltà i combustibili fossili con combustibili alternativi. «In questo modo – osserva il rapporto di sostenibilità 2018 di Aitec (Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento) l'associazione di categoria che raccoglie i principali produttori italiani di cemento – si genera un triplice vantaggio ambientale: riduzione dell'impatto ambientale di altri processi produttivi, recuperando come combustibile alternativo scarti industriali; riduzione dei rifiuti destinati a processi di trattamento meno efficienti (termovalorizzazione) o alla discarica (che genera emissioni di CO₂ e metano con notevoli effetti climateranti); taglio delle emissioni di CO₂ che si avrebbero avute utilizzando combustibili tradizionali». Nel 2018, nei cementifici italiani le calorie di origine fossile sostituite ammontano al 19,7% del totale (17,3% nel 2017), corrispondenti a più di 387.000 tonnellate di combustibili alternativi utilizzati. In Italia, però, a differenza del resto d'Europa, esiste una forte opposizione a livello locale all'utilizzo di Combustibili Solidi Secondari (CSS) derivanti dai rifiuti.

E COSÌ l'Italia è ancora lontana dalla media europea che si attesta al 46% di sostituzione calorica (con la Germania 66%, l'Austria 79%). Anche grazie al CSS a fronte di un aumento della produzione dell'1,5%, i cementifici italiani sono riusciti a mettere a segno un disaccoppiamento delle emissioni di CO₂, che sono scese dell'8,9%. Calo anche più significativo anche delle emissioni specifiche di ossidi di azoto (-3,8%) e delle polveri (-15,4%) rispetto al 2017. In aumento invece rispetto al 2017 le emissioni specifiche di ossidi di zolfo.

Alessandro Farruggia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rifiuti, 157 i capannoni sorvegliati

Solo 44 comuni hanno risposto alla richiesta della prefettura di controllo degli edifici vuoti
«Continua la battaglia contro il traffico illegale»

Erano il simbolo del miracolo del Nordest e del boom economico, oggi invece rappresentano un obiettivo per le organizzazioni criminali dedite al traffico dei rifiuti e un pericolo

per le popolazioni che vivono nei paraggi. Negli ultimi anni lo stoccaggio di rifiuti nei capannoni dismessi è diventato un fenomeno. Lo è anche il loro incendio, purtroppo: al-

tro fenomeno che preoccupa non poco le autorità. Proprio per questi motivi la Prefettura di Padova, l'anno scorso, ha invitato tutti i Comuni al monitoraggio. **FERRO** / PAGINE 2 E 3

Traffico di rifiuti, 157 capannoni a rischio Ma solo 44 Comuni li hanno individuati

La Prefettura di Padova dopo i roghi di un anno fa aveva chiesto di monitorare gli edifici. Franceschelli: «Noi continuiamo»

Enrico Ferro

PADOVA. Erano il simbolo del miracolo del Nordest e del boom economico, oggi invece rappresentano un obiettivo per le organizzazioni criminali dedite al traffico dei rifiuti e un pericolo per le popolazioni che vivono nei paraggi. Vita e morte dei capannoni industriali, un tempo simbolo dell'intraprendenza economica, ora ridotti a discariche. L'operazione condotta l'altro giorno dai carabinieri forestali di Modena, con una serie di perquisizioni anche in provincia di Padova, Treviso e Venezia, è solo l'ultima in ordine di tempo. Negli ultimi anni lo stoccaggio di rifiuti nei capannoni dismessi è diventato un fenomeno. Lo è anche il loro incendio, purtroppo: altro fenomeno che preoccupa non poco le autorità. Proprio per questi motivi la Prefettura di Padova, l'anno scorso, ha invitato tutti i Comuni al monitoraggio e alla conseguente comunicazione di eventuali siti o aree sospetti. Le notizie sono due. La prima è che hanno risposto meno della metà dei comuni della provincia. La seconda è che, al momento, ci sono 157 siti "sensibili".

MONITORAGGIO

Il prefetto Renato Franceschelli a maggio del 2018, alla luce dei roghi registrati in varie province d'Italia, ha in-

viato una circolare a tutti i sindaci dei 102 Comuni della provincia di Padova, invitando

a far confluire i dati in Prefettura. Più di un anno dopo le amministrazioni che hanno risposto sono solamente 44. I numeri, come era prevedibile, sono comunque alti. Sono stati individuati infatti 157 capannoni che potrebbero fare gola a chi lucra sul traffico illegale di rifiuti. Il passaggio successivo alla mappatura delle aree sensibili è la richiesta di controlli alle forze dell'ordine, cosa già successa a luglio dello scorso anno nella Bassa padovana. Furono i carabinieri delle Compagnie di Abano e Este a venire coinvolti in un servizio di osservazione su una quarantina di siti, anche con l'utilizzo dell'elicottero.

PADOVA CASO VIRTUOSO

Tra le 44 amministrazioni che hanno risposto alla chiamata del prefetto c'è anche il Comune di Padova che, anzi, costituisce pure un esempio virtuoso. È stato creato infatti un apposito ufficio per il monitoraggio costante della situazione. Un ufficio in cui confluiscono i dati del settore Urbanistica e Patrimonio (con i relativi fallimenti). Sono stati messi a disposizione vigili urbani e Protezione civile. In questo modo non solo l'elenco dei capannoni vuoti viene aggiornato continuamente ma ci sono anche controlli ricorrenti. Non a caso queste discariche abusive vengono scoperte spesso nei

paesi di provincia, nelle aree artigianali.

IL PREFETTO

«Ci siamo mossi subito, su indicazione del Viminale, per monitorare il fenomeno» spiega il prefetto Renato Franceschelli. «Abbiamo chiesto la collaborazione ai Comuni più di un anno fa ma la pratica non si è ancora chiusa». Franceschelli non fa polemica ma dal tono si intuisce che, forse, si aspettava una partecipazione maggiore, visto che poi il rischio diretto è per la cittadinanza che si trova a dover convivere con queste bombe ecologiche. «Noi continuiamo comunque con il lavoro di raccolta dei dati, un patrimonio prezioso di conoscenza del territorio».

PERICOLO INCENDI

I dati del Viminale sull'incendio dei capannoni per smaltire rifiuti impongono di tenere la guardia alta. Il 75% dei capannoni fino ad ora scoperti imbottiti di rifiuti sono nelle regioni del Nord Italia, ma la pressione dei carabinieri del Noe in Piemonte, Lombardia e Veneto sta spingendo le organizzazioni criminali a cercare nuovi spazi, nella regione dell'Italia centrale. La stretta, anche a Nordest, è già scattata. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'INCHIESTA

Gli scarti tessili di Prato stoccati nella nostra provincia

Scarti tessili abbandonati in capannoni industriali. Rifiuti speciali sistemati nei sacchi neri e accatastati negli stabilimenti.

L'inchiesta, coordinata dalla Direzione distrettuale antimafia di Bologna, ha portato alla perquisizione e al sequestro di 24 siti. Secondo i carabinieri forestali di Modena questi rifiuti speciali provenienti dal comparto tessile di Prato erano molto costosi da smaltire. I militari hanno arrestato due persone (ai do-

miciliari) considerate a capo dell'organizzazione criminale: Alessandro Gnaccarini, 53 anni, di Viadana (Mantova) e per Gianluca Vendrasco, 40 anni, nato a Asolo (Treviso), residente Pianoro (Bologna). Perquisizioni sono state eseguite anche in alcuni capannoni delle province del Veneto: a Monselice, Solesino e Bovolenta, a Treviso, Scorzè (Venezia), Rovigo, Quinto Vicentino (Vicenza) e Rivoli Veronese (Verona). —



Il blitz dei carabinieri di Modena e a destra le riprese aeree fatte nella Bassa padovana l'estate dello scorso anno da parte dei militari dell'Arma

«Appalti sotto il milione modello Alto Adige»

TRIESTE. La proposta di legge che disciplinerà le nuove competenze regionali in materia di lavori pubblici è stata al centro dell'incontro che l'assessore alle Infrastrutture Pizzimenti e il direttore Padrini hanno avuto con il Consiglio generale di Ance guidato dal suo presidente Contessi. L'obiettivo – ha precisato Pizzimenti – è di intervenire, sulla falsariga dell'esperienza maturata in Alto Adige, sugli appalti inferiori al milione che rappresentano la maggioranza degli appalti. Un provvedimento atteso dal comparto delle costruzioni – ha sottolineato Contessi – che ha auspicato, altresì, una sua approvazione in tempi rapidi. Contessi ha comunque chiesto alla Regione di emanare precise indicazioni, attese dai Comuni, sulle modalità da seguire nell'indizione delle gare per appaltare i lavori pubblici sotto la soglia del milione. —



NOVENTA

Piano regionale trasporti Lo snodo al casello A4 tra le criticità dell'area

NOVENTA. Il nuovo Piano regionale dei trasporti riconosce la situazione della rotonda e dello snodo viario all'uscita del casello di Noventa dell'A4 come una delle criticità del territorio, in quanto uscita autostradale verso le spiagge e visto il numero crescente di veicoli che vi transitano. Il Comune di Noventa, in sede di osservazioni al documento, aveva chiesto alla Regione di tenere in considerazione nel piano la problematica dello snodo di fronte a casello e outlet. «La questione è stata accolta nel quadro dei fabbisogni regionali del Piano dei trasporti», spiega il sindaco Claudio Marian, «ringrazio l'assessore regionale alle Infrastrutture De Berti, che è stata attenta nel valutare e accogliere la proposta, e il vice governatore Forcolin, perché ha mandato avanti l'istanza dimostrandosi vicino al nostro territorio».

Il riconoscimento è un primo passo in vista di quella che sarà la trattativa tra i vari enti per trovare fondi e soluzioni progettuali necessarie a migliorare l'assetto della viabilità all'uscita del casello. «Intanto abbiamo fatto capire che lì c'è un problema, ma adesso dovrà diventare qualcosa di fattivo», aggiunge Marian. Il Comune ha commissionato a uno studio tecnico di predisporre alcune proposte progettuali. «Stiamo studiando soluzioni, ora ci metteremo in moto con tutti gli enti interessati per trovarci a un tavolo di lavoro e capire quale potrebbe essere la soluzione migliore», conclude il sindaco, «lo studio ha creato tre progetti che, insieme ad altre soluzioni, vogliamo valutare bene. Non decideremo nulla se non insieme a Regione, Città Metropolitana, Autovie e anche la Conferenza dei sindaci, vista l'importanza per il territorio». —

Giovanni Monforte



Il sindaco Claudio Marian



AUTOSTRADE**Alcalde-Rodríguez
nuovo dg A4 Holding**

Il cda di A4 Holding, società del Gruppo Abertis che gestisce le autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, ha nominato Gonzalo Alcalde-Rodríguez nuovo direttore generale della holding autostradale. Dirigente con oltre 25 anni di esperienza nel settore delle infrastrutture e delle autostrade, Alcalde-Rodríguez è un manager di esperienza nella pianificazione strategica, fusioni e acquisizioni societarie, accordi di concessione e progetti infrastrutturali. Classe 1966 originario di Madrid, laureato in Ingegneria civile, arriva da Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, dove ricopriva il ruolo di ceo. Dal 2016 A4 Holding fa parte del Gruppo Abertis, gestore di oltre 7.759 chilometri di strade a pedaggio e presente in 15 paesi fra Europa, Asia e le Americhe. —



SUMMITCON L'ASSESSORE PIZZIMENTI

Appalti, la Regione garantisce all'Ance: «Nuove competenze»

TRIESTE. La proposta di legge che disciplinerà le nuove competenze regionali in materia di lavori pubblici è stata al centro dell'incontro che l'assessore alle Infrastrutture e al Territorio Graziano Pizzimenti ha avuto con il consiglio generale di Ance Fvg guidato dal presidente Roberto Contessi. L'obiettivo - ha precisato l'assessore Pizzimenti - è di intervenire, sulla falsariga dell'esperienza maturata in Alto Adige, sugli appalti inferiori al milione di euro che rappresentano la maggioranza degli appalti in Regione. Un provvedimento atteso dal comparto delle costruzioni - ha sottolineato Roberto Contessi - che ha auspicato una sua approvazione in tempi rapidi. Nelle more della sua approvazione Contessi ha comunque chiesto alla Regione di emanare precise indicazioni, attese dai Comuni, sulle modalità da seguire nell'indizione delle gare per appaltare i lavori pubblici sotto la soglia del milione di euro.

Particolare attenzione è stata inoltre riservata anche ai lavori privati - che rappresentano, ha sottolineato Contessi, quasi l'80% del to-

tale dei lavori - per individuare criteri che impongano, sopra la soglia dei 150 mila euro, la scelta di imprese strutturate attraverso una valutazione della loro idoneità tecnica ed organizzativa sulla falsariga di quanto già avviene per i lavori pubblici.

Un ragionamento è stato inoltre dedicato anche al ruolo delle Ater che, su indicazione dell'Ance, dovrebbero confrontarsi con le imprese per soddisfare una complessa domanda di casa che presenta, altresì, diversi livelli di complessità.

Infine, in merito alla prossima programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali europei, Contessi ha chiesto l'istituzione di un tavolo di confronto per poter avviare, con i fondi della politica di coesione territoriale, una vera strategia di rigenerazione urbana con l'adozione di strumenti che favoriscano la riqualificazione e l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio esistente seguendo la positiva strada già tracciata dal bonus bellezza. Da prevedere, inoltre, la possibilità di indirizzare maggiori risorse alle infrastrutture e alla loro manutenzione.



IN BREVE

LO STADIO DI INTER E MILAN

San Siro, i consiglieri chiedono una perizia

Una nuova perizia, realizzata da terzi, per valutare i costi e i tempi di una ristrutturazione dello stadio di San Siro. È la richiesta bipartisan che arriva dai consiglieri comunali di Milano che si sono riuniti per la seconda commissione dedicata al progetto del nuovo stadio che Inter e Milan vorrebbero realizzare. I consiglieri di maggioranza e opposizione non sono soddisfatti della soluzione portata da Inter e Milan sulla ristrutturazione del Meazza, che sarebbe onerosa e porterebbe a uno stop del gioco di 4 anni. Oltre a Fabrizio De Pasquale, capogruppo di Forza Italia, si sono aggiunti alla richiesta di una perizia da parte di terzi, il consigliere del Pd, Alessandro Giungi, contrario all'abbattimento di San Siro. La Lega rincara la dose e minaccia ricorso alla Corte dei conti se il Comune deciderà di cedere San Siro a Inter e Milan.



L'ANALISI

Per il rilancio dei cantieri serve un'azione senza tregua

Giorgio Santilli

Dal gran caos sulla Tav al silenzio sulle infrastrutture: è questo il rischio, il tema era quasi scomparso dai dibattiti e dai battibecchi politici su Def e manovra. Il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, ha ricordato giovedì in Assolombarda che questa è e resta una priorità assoluta per l'Italia e l'Europa su cui bisogna tenere la barra a dritta. E ha rilanciato con la proposta di un piano ambizioso da 170 miliardi, con lo sblocco in Italia dei finanziamenti fermi (70 miliardi) e in Europa un segnale che si fa sul serio con un piano dell'Unione (1.000 miliardi di cui 100 in Italia) e il via libera agli eurobond. Non è la stagione dei tentennamenti o delle diplomazie eccessive ma delle decisioni forti e chiare se davvero si vuole cambiare faccia alla politica economica e volgerla verso la crescita.

Le reazioni non si sono fatte attendere e non può essere considerato un caso che ieri il commissario Ue Paolo Gentiloni abbia parlato di un piano europeo di investimenti per mille miliardi. Poco importa se la declinazione data da Gentiloni volga un po' più al green. Una ferrovia non è un investimento green? Conta molto più l'affinità delle due proposte. Si comincia a parlare un linguaggio comune nel Paese e lo confermano anche le parole del ministro dell'Economia Gualtieri alla presentazione del Rapporto Asvis. Anche lui, come Boccia e Gentiloni,

ha fatto riferimento a bond europei per finanziare questi piani.

La proposta italiana per l'Europa comincia a marciare, quindi, ma resta il tema italiano. Sbloccare 70 miliardi richiede una volontà di ferro, l'idea fissa e condivisa che accelerare gli investimenti sono la priorità numero uno nel Paese. Condivisa da tutti, governo e opposizioni, destra e sinistra, centro e periferia, pubblici e privati, istituzioni, imprese, lavoratori. Da lì passa realisticamente la possibilità di accelerare la crescita qualcosa più degli «zero virgola».

Bisogna correre e non camminare, nominare i commissari dello sblocca cantieri, aprire subito i cantieri delle opere pronte, rimuovere le sacche di resistenza, ridurre i tempi. Non vorremmo che un certo silenzio sulle infrastrutture nascesse dal timore di ripetere il grande chiasso dei litigi del Conte 1 gialloverde. È bene lasciare da parte i litigi, ma è urgente fare quella sintesi politica che tutti gli azionisti del governo hanno rivendicato come metodo per voltare pagina. La sintesi non può che essere accelerare gli investimenti in infrastrutture, in logistica, in difesa ed efficienza del territorio. E una volta fatta, senza tentennare bisogna attuarla rapidamente. Non può succedere nel 2019 - e tanto meno nel 2020 - quello che succede ormai dal 2016: che alle promesse del Def di rilancio degli investimenti corrisponda un obiettivo fallito. I 13 miliardi di differenza fra le promesse e i fatti degli anni passati sono anche troppi. Fermiamoli lì.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'affidamento diretto opaco rivela l'infiltrazione mafiosa

ENTI LOCALI E APPALTI

Consiglio di Stato duro: poca trasparenza e contiguità giustificano lo scioglimento

Paola Maria Zerman

Il disordine amministrativo e una gestione poco lineare e trasparente delle procedure ad evidenza pubblica, costituiscono terreno fertile per l'infiltrazione della criminalità organizzata. Su questi presupposti oggettivi, in aggiunta ai legami tra alcuni amministratori comunali e ambienti legati alla 'Ndrangheta, il Consiglio di Stato (sentenza n. 6435 del 26 settembre, presidente Frattini, estensore Noccellì) ha confermato la legittimità dello scioglimento del Comune di Lamezia Terme, riformando la pronuncia del Tar Lazio.

L'appalto del servizio di mensa scolastica, così come quello di manutenzione delle strade e altri servizi pubblici, sempre alle stesse ditte, contigue ad ambienti criminali, attraverso procedure di favoritismo con affidamenti diretti o proroghe al di là delle ipotesi consentite dal Codice degli appalti, sono alcuni degli elementi concreti che il Consiglio di Stato stigmatizza come rivelatori di un'intera struttura amministrativa e politica ormai asservita agli interessi mafiosi, e tale da giustificare il ricorso alla misura di carattere straordinario di scioglimento dell'ente locale.

Un potere che l'ordinamento attribuisce allo Stato per la tutela del funzionamento democratico degli enti rappresentativi dei cittadini, qualora siano permeabili alle logiche criminali e non più al servizio della collettività. L'articolo 143 del Testo unico sull'ordinamento degli enti locali disciplina in modo rigoroso la procedura, sia per quanto concerne la verifica della presenza di elementi soggettivi di collegamento o condizionamento degli organi amministrativi ed elettivi con la criminalità organizzata, che della oggettiva distorsione delle attività dell'ente tale che ne sia compromessa l'imparzialità e il buon andamento.

Per tre mesi, rinnovabili una sola volta, una commissione d'indagine nominata dal Prefetto del luogo effettua ogni utile accertamento. Sentito, poi, il comitato provinciale per l'ordi-

ne e la sicurezza pubblica integrato con la partecipazione del procuratore della Repubblica, il Prefetto riferisce al ministro dell'Interno, cui segue, ove vi siano i presupposti, la delibera di scioglimento da parte del Consiglio dei ministri e il decreto del presidente della Repubblica di cessazione delle cariche e gestione commissariale dell'ente fino alle successive elezioni.

La speditezza e riservatezza della procedura sono giustificate dalla delicatezza degli interessi coinvolti, attinenti alla sicurezza collettiva, che, come ribadisce il Consiglio di Stato, comportano il sacrificio delle garanzie procedurali previste dalla legge 241/1990, tra le quali la comunicazione di avvio del procedimento.

È dunque sul piano della tutela giurisdizionale che si sposta il controllo della legittimità del decreto di scioglimento, e spetta al giudice amministrativo valutare la completezza del quadro indiziario dell'inquinamento mafioso, fondato su presunzioni gravi, precise e concordanti come chiesto dall'articolo 2729 del Codice civile, tali da giustificare la misura amministrativa di tutela preventiva, distinguendosi da ulteriori responsabilità penali dei singoli amministratori o dirigenti del Comune.

L'impossibilità di applicare misure intermedie alla rigorosa alternativa fra scioglimento o meno aveva trovato un recente superamento (dichiarato però incostituzionale dalla Consulta) con la previsione di una "terza via" introdotta dal Dl 113/2018 che aveva riconosciuto al Prefetto (inserendo il comma 7bis nell'articolo 143) la possibilità di fornire un «supporto tecnico amministrativo» agli enti locali infiltrati, per ricondurre a normalità l'azione amministrativa e, in caso di inadempienza, per sostituirsi tramite commissario ad acta.

La Corte costituzionale, con sentenza del 24 luglio 2019 n. 195, pur condividendo la ratio della misura, ne ha però decretato l'illegittimità a causa della genericità dei presupposti, tali da poter ledere l'autonomia degli enti locali. Non senza ricordare al legislatore di poter riformulare la norma in termini compatibili con l'autonomia degli enti locali, per fornire un ulteriore strumento a garanzia della trasparenza ma anche dell'efficienza dell'azione amministrativa, a tutto vantaggio dei cittadini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Realizzato in cinque mesi il primo stadio tutto in legno lamellare

**Impianti sportivi. Costruito in Canada
dall'azienda italiana Rubner Holzbau**

Mentre i grandi club di Serie A annaspiano nei dubbi e nella burocrazia per costruire nuovi impianti, c'è un'azienda italiana che in soli cinque mesi ha costruito un nuovo stadio con soluzioni innovative. L'italiana Rubner Holzbau, leader delle costruzioni in legno lamellare, e la Bear Stadiums, società di advisor e design, hanno ideato e realizzato in Canada il primo stadio modulare, in legno lamellare, a basso impatto ambientale e totalmente green. L'impianto ospita circa 5.500 spettatori che diventeranno 8mila l'anno prossimo, con 18 skybox, chioschi e servizi e un Beer Garden all'aperto per fans e famiglie.

«Il Westhills Stadium è la dimo-

strazione di impianto sportivo del futuro – dice Raffaele Di Domenico di Rubner Holzbau –. Il legno è un materiale da costruzione che permette di avere una struttura sicura e leggera; e quello utilizzato da Rubner è certificato e proviene da foreste a gestione sostenibile». Rubner Holzbau e Bear Stadiums stanno inoltre lavorando su un nuovo modo per la realizzazione degli stadi green, per offrire al cliente la formula del “chiavi in mano” grazie a un accordo di partnership con un pool di aziende Italiane leader in ogni specifico settore: mini turbine eoliche integrate a pannelli fotovoltaici sul tetto dello stadio per abbattere i costi di gestione; torri faro e proiettori ad altissima efficienza e basso consumo

energetico; sedute ergonomiche di tipo a ribaltina per tutte le tribune; sedute imbottite super comfort per la tribuna principale; resine naturali per il trattamento delle superfici interne; sottofondo drenante per il terreno di gioco frutto delle ricerche più avanzate; impermeabilizzazione dei gradoni con materiali di alta tecnologia per abbattere costi manutentivi e rendere totalmente stagne le tribune.

Concepito per soddisfare le esigenze di società sportive piccole e medie, il progetto ha già suscitato l'interesse di diverse federazioni calcistiche italiane ed estere, che intendono attuare il piano di sostenibilità annunciato dalla Fifa.

—G.U.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Impianto del futuro. Il

Westhills Stadium è il primo stadio al mondo costruito interamente in legno lamellare. Si trova a Langford, British Columbia, in Canada



SPRESIANO

Velodromo bloccato si apre uno spiraglio Nuovo bando “rapido di subentro a Pessina

Se il piano di rilancio del costruttore non venisse accettato
il decreto sblocca-cantieri può dare una mano alla Federciclo

Mattia Toffoletto

SPRESIANO. E se il tentativo di salvataggio di Pessina non andasse a buon fine? E se si verificasse la cessione di un ramo d'azienda? In Federazione ciclistica non vorrebbero nemmeno pensarci in questo momento, confidando nella buona riuscita della procedura concorsuale. Ma il velodromo di Spresiano non può rimanere un'incompiuta e occorre valutare già le strade alternative. Così un'idea, pur come extrema ratio, viene tenuta in considerazione: il decreto sblocca-cantieri, diventato legge in giugno, rende possibile un bando di gara più veloce. Una procedura semplificata che troverebbe terreno fertile nel tondino di Lovadina, visto che si tratta di un'opera pubblica e che la stessa necessita di essere completata. «Se il piano di rilancio della Pessina non verrà accettato, servirà fare un'altra gara», spiega l'avvocato Nuri Venturelli, che se-

gue la vicenda per la Federciclo, «Lo sblocca-cantieri, in tal senso, ci aiuterebbe ad accelerare i tempi, consentendo un bando “super veloce”». Questi sono però ragionamenti che potrebbero tornare d'attualità solo a fine anno. Ora, per la Federciclo e il movimento trevigiano, serve attrezzarsi di una certa dose di pazienza: il Tribunale di Milano ha infatti dato parere favorevole alla richiesta di proroga presentata da Pessina Costruzioni, che così avrà altri 60 giorni di tempo - scadranno il 22 novembre - per depositare il piano industriale, passaggio obbligato per la realizzazione di un concordato in continuità. A proposito: rinvio significa ulteriore attesa. Con l'effetto che il cantiere, chiuso dalla Federazione a inizio agosto a seguito del pesante ritardo (sette mesi) e della palese morosità del costruttore, non potrà essere riaperto prima del 2020. «Credo rimarrà tutto fermo fino a fine anno, dovremo

aspettare gennaio per avere le idee più chiare», riflette Venturelli, «Confidiamo che la situazione possa comunque risolversi: l'opzione del concordato in continuità potrebbe essere vista con favore, considerato che darebbe certezze alle maestranze. Sono vagamente ottimista».

E se prendesse forma la cessione di un ramo d'azienda? Pessina Costruzioni ha creato una società ad hoc, “Velodromo srl”, per la costruzione dell'anello di Spresiano. «In un momento in cui l'edilizia è ferma, credo che un'opera coperta interamente da fondi pubblici (27 milioni di euro, ndr) possa fare gola», conclude il legale, «Restiamo fiduciosi, in questo momento c'è solo da attendere». Nella Marca sono abituati a farlo dagli Anni '80. Di un velodromo, infatti, si parlò già ai Mondiali del Montello '85. Stavolta, dopo tante chiacchiere e promesse, sembrava la volta buona. Invece, a 13 mesi dal via ai lavori, il cantiere è “congelato”. —



IL PROGETTO

Seimila posti e la candidatura per i Mondiali

Il velodromo di Spresiano prevede il rispetto dei parametri Uci (Feder ciclismo mondiale) stabiliti per l'organizzazione di grandi eventi, come Mondiali e Olimpiadi. Seimila i posti a sedere, mentre nel bando federale vinto da Pessina c'è pure la candidatura per una rassegna iridata: sarebbe la quinta nella storia del ciclismo trevigiano.



Il cantiere del velodromo a Lovadina: tutto è stato bloccato (foto Film)