

## Rassegna del 07/02/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

|            |               |                                                              |               |   |
|------------|---------------|--------------------------------------------------------------|---------------|---|
| 07/02/2019 | Arena         | 12 Sono 60 gli eventi per la formazione                      | Va.Za.        | 1 |
| 07/02/2019 | Nuova Venezia | 24 Case per i figli, pro e contro Barel: «Un piano coerente» | Chiarin Mitia | 2 |

### SCENARIO

|            |                                                    |                                                                                                                                       |                    |    |
|------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----|
| 07/02/2019 | Arena                                              | 17 Tav Brescia-Verona: la lista degli espropri - Tav, il primo elenco degli espropri Si parte da Peschiera                            | Ferraro Katia      | 3  |
| 07/02/2019 | Arena                                              | 36 Transpolesana? Un percorso ad ostacoli                                                                                             | Tomelleri Fabio    | 7  |
| 07/02/2019 | Corriere del Veneto Padova e Rovigo                | 8 Tangenziale Est, tre cordate per la gara                                                                                            | D.D'A.             | 9  |
| 07/02/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre               | 5 Più di cento ponti senza padrone - Quei 112 ponti senza padrone                                                                     | Zambon Martina     | 10 |
| 07/02/2019 | Corriere delle Alpi                                | 27 Forcella Staunies, nuovo impianto da 60-100 passeggeri a cabina - Forcella Staunies sarà un Funifor da 9 milioni il nuovo impianto | Aalund Dagmar      | 13 |
| 07/02/2019 | Corriere delle Alpi                                | 27 «Speriamo di ottenere un parere favorevole poi troveremo i fondi»                                                                  | A. S.              | 16 |
| 07/02/2019 | Foglio Inserto                                     | 3 Intervista a Lorenzo Tagliavanti - RomaCapoccia - "Senza edilizia e spesa pubblica la città s'è fermata. E non riparte"             | Roselli Gianluca   | 17 |
| 07/02/2019 | Gazzettino Padova                                  | 2 Prandina, la rivolta dei negozianti - «Subito il parcheggio o il centro morirà»                                                     | Morbiato Luisa     | 18 |
| 07/02/2019 | Gazzettino Padova                                  | 9 Un progetto da 40 milioni per via Reni - Via Reni addio, piano da 40 milioni                                                        | Rodighiero Alberto | 22 |
| 07/02/2019 | Gazzettino Padova                                  | 11 Fogarolo raggela il Cda: «Io presidente? Ci penso» - Fiera Immobiliare, il neo presidente dribbla l'incarico                       | Rodighiero Alberto | 24 |
| 07/02/2019 | Gazzettino Rovigo                                  | 14 Acquevenete si libera della ex Sodea - In vendita l'ex sede Sodea                                                                  | Rossi Federica     | 26 |
| 07/02/2019 | Gazzettino Venezia                                 | 9 Fanghi, scavi bloccati: laguna in pericolo - Scavi bloccati, la laguna rischia di "affogare"                                        | Brunetti Roberta   | 28 |
| 07/02/2019 | Gazzettino Venezia                                 | 22 Terza corsia, arriva il cantiere Allarme nel rione San Nicolò                                                                      | Infanti Teresa     | 30 |
| 07/02/2019 | Nuova Venezia                                      | 27 Il fondo di investimento F2i                                                                                                       | Favarato Gianni    | 31 |
| 07/02/2019 | Nuova Venezia                                      | 27 ***Il fondo di investimento F2i punta sul porto di Venezia - Aggiornato                                                            | Favarato Gianni    | 33 |
| 07/02/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 14 Il pm ha chiesto la confisca di 25 milioni ai grandi accusatori del processo Mose                                                  | Bon Rubina         | 35 |
| 07/02/2019 | Sole 24 Ore                                        | 7 «Codice appalti, piano città, credito: subito il decreto per i cantieri veloci»                                                     | Santilli Giorgio   | 36 |

**PROGRAMMA.** Anche la mostra di Legambiente

# Sono 60 gli eventi per la formazione

Oltre 60 eventi di formazione, tra convegni seminari e incontri. L'elenco di appuntamenti dedicati agli operatori della filiera costituisce uno degli asset di Legno&Edilizia 2019. «Gli approfondimenti entrano nel vivo questa mattina fin dall'apertura», precisa Raul Barbieri, direttore di Piemmeti, società organizzatrice controllata del gruppo Veronafiore, «con il convegno incentrato sulla nuova direttiva per l'efficienza edilizia, su innovazione nelle costruzioni in legno, filiera solida e aziende certificate Pefc (Programme for Endorsement of Forest Certification schemes), corretta manutenzione degli impianti fumari, stufe ad accumulo in bio edilizia, autoconsumo ed efficienza energetica. Legambiente poi presenterà alle 13.30, in anteprima nazionale, il primo Rapporto sui materiali innovativi e sostenibili per una nuova edilizia».

Katiuscia Eroe, responsabile Energia di Legambiente spiega: «Il rapporto, realizzato negli ultimi mesi, fornisce uno strumento gratuito agli utenti finali per orientarsi nelle scelte dei materiali. A

questo si aggiunge l'omonima mostra itinerante che proponiamo al padiglione 12 in cui i visitatori avranno l'occasione di toccare con mano 33 diversi materiali innovativi, naturali o provenienti da riciclo, corredati di schede tecniche». La mostra da tre anni è in visione in tutta Italia, in fiere, convegni, scuole.

A curare gli eventi di formazione, un parterre di associazioni, ordini professionali e riviste tra cui Ance, Anfus, Arca, Assocosma, CasaClima Network Verona, Certimac, Collegio dei Geometri di Verona, Coordinamento Free, Fattoria del legno, Fire, Gql, Gruppo Banco Bpm, Italia Solare, Largo Consumo, NextWood, Ordine degli Architetti di Verona, Ordine degli Ingegneri di Verona, Percorsi-legno, Ve GBC. • **Va. Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Raul Barbieri



## VARIANTE PER LE AREE AGRICOLE

# Case per i figli, pro e contro Barel: «Un piano coerente»

**Per i verdi «si continua nel consumo di suolo»**

**Il professore invita pubblico e privato ad investire nei ruderi da demolire: «La cosa giusta»**

Il nuovo piano urbanistico varato dalla giunta veneziana qualche giorno fa, dove viene prevista la possibilità di realizzare fino a 800 metri cubi, anche in area agricola per esigenze abitative familiari, è una proposta che raccoglie consensi e contrarietà. Contrari si dicono i verdi metropolitani. «Prendiamo i dati, sul consumo del suolo nel 2017, il Veneto è la seconda regione d'Italia dopo la Lombardia per quota di nuova cementificazione (12,35%), si ricorda inoltre che nel 2016 si è consumato tre volte più suolo nel comune di Venezia, da novembre 2015 a luglio 2016 ben 71 chilometri quadrati di suolo, il 45,1% del suolo è stato edificato, di quanto invece sia avvenuto a livello provinciale (17%). Solo prendendo questi dati si capisce che l'ambiente della terraferma veneziana è già eccessivamente cementificato, servono soluzioni diverse come la rigenerazione di aree dismesse e la creazione di aree verdi».

Si dice invece favorevole alla scelta dell'amministrazione il professor Bruno Barel socio fondatore Studio legale BM&A e docente di Diritto dell'Unione Europea all'Uni-

versità di Padova. «Questo provvedimento va ad intervenire nelle aree già urbanizzate, dette di urbanizzazione consolidata, dove sono presenti dei fazzoletti di aree agricole. Aree già di fatto compromesse e si consente di costruirvi non con un piano casa ma con una variante urbanistica che va a saturare, quindi, aree già compromesse». Non si configura, quindi, per il professore un provvedimento che incentiva il consumo di suolo.

Barel però ricorda che ci sono temi come quello dell'abbattimento di ruderi che in una città come Mestre vanno assolutamente colti da pubblico e privato. «Tra due mesi la Regione presenterà il nuovo piano casa rivisitato per sistemare gli alloggi esistenti più vecchi e che introduce anche dei bonus legati alla qualità del costruito e al recupero energetico», ci spiega. E sono previsti bandi per l'abbattimento di ruderi con contributi regionali. «Nel 2018 ci sono state 17 domande a livello regionale. Ora i controbandi torneranno nel 2019 e in una città come Mestre è bene avere il coraggio di abbattere: meglio di un rudere, che porta insicurezza e degrado, è abbattere per realizzare piccoli giardini, aree verdi o parcheggi che hanno una funzionalità. Non esiste un diritto al rudere, e questo tutti devono saperlo», incita Barel. —

Mitì Chiarin



Un'area agricola





**LA NOSTRA INCHIESTA.** I nomi dei proprietari che verranno indennizzati per il passaggio dell'alta velocità: si parte da Peschiera

# Tav Brescia-Verona: la lista degli espropri

Ed è scontro per il dossier su costi e benefici inviato da Toninelli a Parigi. Salvini: «Io non l'ho visto». Di Maio ricuce

Dopo le foto satellitari con il dettaglio del tracciato dell'Alta Velocità nel territorio veronese (pubblicate sul nostro giornale lo scorso 24 gennaio), dalle carte del progetto redatto dal consorzio Cepav Due della tratta Brescia-Verona emergono gli elenchi di enti e cittadini che dovranno essere espropriati oppure cedere parti di aree per occupazioni temporanee del cantiere

ferroviario. Saranno espropriati terreni di proprietà dell'Autostrada Brescia-Padova spa (A4), a sud della quale è previsto corra la ferrovia ad alta velocità, terreni di aziende agricole, di stabilimenti, di privati. Interessati anche terreni di ordini religiosi.

Oggi pubblichiamo la prima di quattro puntate, nei prossimi giorni la seconda. **PAG 17**

## La linea dei supertreni

La lista di enti e cittadini coinvolti / 1 - Continua

**LUNGO IL TRACCIATO.** Riportiamo la lista dettagliata contenuta nel progetto definitivo

# Tav, il primo elenco degli espropri Si parte da Peschiera

Coinvolte aziende e decine di privati cittadini. La società autostradale Brescia-Padova dovrà cedere in tutto 67mila metri quadrati

**Katia Ferraro**

Dalle carte del progetto redatto dal consorzio Cepav Due della tratta dell'Alta velocità tra Brescia e Verona, oltre alle foto satellitari con il dettaglio del tracciato (pubblicate sul nostro giornale lo scorso 24 gennaio) emergono gli elenchi di enti e cittadini che dovranno essere espropriati oppure cedere parti di aree per occupazioni temporanee. Li pubblichiamo così come riportati nel progetto definitivo e nella successiva integrazione.

In termini assoluti, a Pe-

schiera del Garda gli espropri maggiori per la Tav Brescia-Verona saranno sui terreni di proprietà dell'Autostrada Brescia-Padova spa (A4), a sud della quale è previsto corra la ferrovia ad alta velocità. Alla A4 verranno espropriati circa 67mila metri quadrati tra quelli destinati alla ferrovia (oltre 16mila), alle strade (33mila) e a opere di mitigazione ambientale (17.500 metri quadrati circa).

In termini relativi buona parte degli espropri in territorio sarà concentrata su aree di proprietà dell'azienda di

trasporti Mesaroli Logistica, con sede a Trevenzuolo: l'azienda dovrà cedere oltre 16mila metri quadrati per la ferrovia, quasi 13mila per le strade e oltre 23mila per le mitigazioni ambientali.

Ci sono poi i terreni di un





cittadino titolare di un'azienda agricola, che dovrà cedere oltre 9mila metri quadrati per la ferrovia, circa mille per le strade, più di 8mila per le mitigazioni ambientali e «prestarne» oltre 4mila per le occupazioni temporanee, definizione in cui rientrano le aree da adibire a cantieri logistici o comunque temporanei (circa 7.700 metri quadrati in tutto nel territorio di Peschiera).

Tra gli espropriandi anche l'azienda Franke spa che dovrà cedere circa 13mila metri quadrati; l'azienda Di Canossa Matilde srl (circa 23mila

e l'azienda vitivinicola Zenato srl (quasi 8mila).

Tra le aree da espropriare alcune sono di proprietà del Comune di Peschiera: 7mila metri quadrati, mille in più di quelli inseriti nel piano di esproprio del 2014. Per quanto riguarda l'area del santuario della Madonna del Frassino, una delle zone più delicate coinvolte nel passaggio della Tav, l'esproprio a carico della «Provincia Veneta di Sant'Antonio» (organizzazione territoriale dell'Ordine dei frati minori) è di 742 metri quadrati.

Interessati anche alcuni ter-

reni che appartengono all'Istituto suore terziarie elisabettiane (3mila metri quadrati). Tra le definizioni delle aree da espropriare c'è anche la voce «demolizioni», che complessivamente nel territorio di Peschiera conta poco meno di 1.500 metri quadrati, spalmati tra più proprietà. Tra gli edifici che dovrebbero essere abbattuti c'è l'Hotel Oliosio, vicino al santuario del Frassino, che si trova sulla traiettoria della galleria della Tav ma anche, fanno sapere dall'Ufficio tecnico di Peschiera, un'abitazione in località Broglie. •

## Bretella, sulle aree deciderà Venezia

Dell'acquisizione delle aree che serviranno per realizzare la bretella di collegamento tra via Frassino (Sp56) e località Dolci (Sp28), richiesta dal Comune di Peschiera

per evitare che i mezzi di cantiere passino tra i centri abitati del territorio, si occuperà la Regione Veneto come stabilito dal Cipe nella delibera 42/2017.

### Le voci nel dettaglio

## Tra servitù pubbliche e opere di idraulica

Il piano particellare di esproprio redatto da Cepav Due, general contractor della Brescia-Verona, non contiene l'indennità di espropriazione delle aree.

Le tabelle riportano i dati relativi ai mappali catastali interessati e alle «ditte» che ne sono proprietarie (con il termine «ditte» vengono indicati indistintamente privati cittadini, aziende ed enti pubblici).

Per ciascun mappale sono indicati i metri quadrati da espropriare, da occupare in via provvisoria o da sottoporre a vincolo di servitù pubblica. Rientrano nel primo campo le superfici di terreno che saranno espropriate per realizzare la ferrovia, le strade o le deviazioni di strade, le opere di natura idraulica e

quelle di mitigazione ambientale, ma anche le demolizioni di edifici che interferiscono con il tracciato previsto per la linea ad Alta velocità.

Le aree non espropriate possono poi essere «asservite» oppure occupate temporaneamente. Nel primo caso i terreni possono essere sottoposti a diversi tipi di «asservimento» (vincoli di servitù pubbliche) pur rimanendo di proprietà privata, nel secondo le occupazioni temporanee sono regolamentate dall'articolo 49 del Dpr 327 del 2001, che vale ad esempio per i cantieri logistici.

Una colonna delle tabelle riporta infine i metri quadrati occupati dai «ricettori acustici»: si tratta di strumentazioni, previste tra le prescrizioni riportate dal Cipe, che monitorano il rumore prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera. **K.F.**

## Aree interessate nel territorio di Peschiera

| DATI CATASTALI                               | ESPROPRI (metri quadrati) |        |             |                        |             | ASSERVIMENTI (metri quadrati) |                                   |                           |                        |
|----------------------------------------------|---------------------------|--------|-------------|------------------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|------------------------|
|                                              | Ferrovia                  | Strade | Irrigazione | Mitigazioni Ambientali | Demolizioni | Strade e Corsi d'acqua        | Asservimento per pubblici servizi | Asservimento per galleria | Occupazione temporanea |
| Proprietà                                    |                           |        |             |                        |             |                               |                                   |                           |                        |
| Alice Cos Srl                                | 1392                      | 0      | 0           | 1381                   | 240         | 0                             | 0                                 | 0                         | 34                     |
| Fam. Amicabile Carla                         | 54                        | 0      | 0           | 0                      | 1           | 0                             | 0                                 | 0                         | 345                    |
| Amicabile Laura                              | 682                       | 0      | 0           | 0                      | 117         | 0                             | 0                                 | 0                         | 65                     |
| Amicabile Lauretta                           | 0                         | 27     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 139                               | 0                         | 0                      |
| Amicabile Massimo                            | 0                         | 1809   | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Amicabile Renato                             | 558                       | 24     | 0           | 0                      | 16          | 0                             | 0                                 | 0                         | 59                     |
| Amicabile Silvo                              | 433                       | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 1.083                  |
| Andriola Annarita                            | 0                         | 54     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 65                                | 0                         | 0                      |
| Arena Agata (comproprietà)                   | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 218                               | 0                         | 0                      |
| Arieti Daniele (comproprietà)                | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 57                                | 0                         | 0                      |
| Autostrada Bs Vr Vi Pd Spa                   | 16.775                    | 33.037 | 120         | 17.466                 | 0           | 92                            | 8.756                             | 1.657                     | 5.103                  |
| Avanzini Alberto                             | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 192                               | 0                         | 0                      |
| Az. agricola La Pieve                        | 0                         | 755    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 1.705                             | 0                         | 0                      |
| Az. Agricola S. Giovanni                     | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 11.510                            | 0                         | 0                      |
| Anas                                         | 204                       | 278    | 0           | 952                    | 0           | 0                             | 59                                | 0                         | 0                      |
| Barusolo Franca (comproprietà)               | 0                         | 26     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 3                                 | 0                         | 0                      |
| Barusolo Giorgio                             | 0                         | 39     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 6                                 | 0                         | 0                      |
| Barusolo Stefania (comproprietà)             | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 13                                | 0                         | 0                      |
| Bazzoli Adele                                | 907                       | 4      | 0           | 290                    | 0           | 0                             | 393                               | 0                         | 0                      |
| Bentivegna Aurelio                           | 0                         | 330    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Bergamini Andrea (comproprietà)              | 0                         | 32     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 29                                | 0                         | 0                      |
| Bertaia Maria                                | 891                       | 75     | 0           | 181                    | 0           | 0                             | 171                               | 0                         | 0                      |
| Bertaia Mf                                   | 2.502                     | 65     | 0           | 465                    | 569         | 0                             | 596                               | 0                         | 0                      |
| Bonatti Graziano (comproprietà)              | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 2                                 | 0                         | 0                      |
| Bongiovanni Cesira (comproprietà)            | 0                         | 50     | 0           | 0                      | 0           | 81                            | 73                                | 0                         | 0                      |
| Bonini Consuelo                              | 0                         | 822    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 3.114                             | 0                         | 0                      |
| Calgaro Carmela                              | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 203                           | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Carletti Eros                                | 0                         | 469    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Castioni Elisa                               | 0                         | 57     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 15                                | 0                         | 0                      |
| Colizzi Severino                             | 0                         | 6      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Comune di Peschiera                          | 1.573                     | 7.421  | 0           | 716                    | 0           | 54                            | 1.847                             | 45                        | 87                     |
| Mesaroli Logistica Spa                       | 16.115                    | 12.827 | 0           | 23.731                 | 0           | 0                             | 522                               | 0                         | 139                    |
| Consolini Giulietta                          | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 239                               | 0                         | 0                      |
| Consolini Paolo                              | 9.359                     | 966    | 0           | 4.064                  | 0           | 276                           | 15.473                            | 0                         | 4.020                  |
| Costanzo Fernando (comproprietà)             | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 121                               | 0                         | 0                      |
| Cozzolotto Silvano                           | 0                         | 1.049  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 23                                | 0                         | 0                      |
| Dalboni Renato (comproprietà)                | 0                         | 77     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 220                               | 0                         | 0                      |
| Danzi Daniela (comproprietà)                 | 0                         | 2.049  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 2.191                             | 0                         | 0                      |
| Degli Albertini Barbara (comproprietà)       | 0                         | 0      | 0           | 4                      | 0           | 0                             | 22                                | 0                         | 0                      |
| Delaini Argia (comproprietà)                 | 11.421                    | 0      | 0           | 6.739                  | 0           | 549                           | 346                               | 0                         | 0                      |
| Di Canossa Matilde Srl                       | 6.857                     | 14.784 | 78          | 2.081                  | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Dolci Colli Srl                              | 0                         | 444    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Enosimonetti Sas                             | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 44                                | 0                         | 0                      |
| Federici Carlo Giovanni (comproprietà)       | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 103                               | 0                         | 0                      |
| Fellicetti Stefania (comproprietà)           | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 187                               | 0                         | 0                      |
| Ferrarese Alessandro (comproprietà)          | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 69                                | 0                         | 0                      |
| Ferrarese Nicola                             | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 22                                | 0                         | 0                      |
| Ferrari Fabio                                | 53                        | 0      | 0           | 322                    | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Florini Carlo                                | 42                        | 0      | 0           | 1.583                  | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Forlin Valentino (comproprietà)              | 226                       | 5      | 0           | 0                      | 102         | 0                             | 222                               | 0                         | 101                    |
| Famiglia Fraccaroli Emilia                   | 2                         | 35     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 232                               | 0                         | 0                      |
| Fraccaroli Giuseppe                          | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 48                                | 0                         | 0                      |
| Franke Spa                                   | 8.004                     | 961    | 0           | 5.437                  | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 1.375                  |
| Famiglia Furi Enzo                           | 0                         | 36     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Famiglia Gallina Andrea                      | 0                         | 3.181  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 2                                 | 0                         | 0                      |
| Gastaldello Renato (comproprietà)            | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 6                                 | 0                         | 0                      |
| Il Frassino Srl                              | 0                         | 840    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Immobiliare Frassino Srl                     | 4.510                     | 1.214  | 0           | 237                    | 0           | 0                             | 239                               | 252                       | 0                      |
| Istituto Suore Terziarie                     | 0                         | 3.041  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 13                                | 0                         | 0                      |
| Leoni Luisa (comproprietà)                   | 0                         | 5.627  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Malcisi Noris                                | 0                         | 583    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Maliga Bruno                                 | 1.620                     | 0      | 0           | 6.018                  | 0           | 0                             | 89                                | 0                         | 0                      |
| Marai Adriano                                | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 13                                | 0                         | 0                      |
| Marchesan Omar                               | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 285                               | 0                         | 0                      |
| Marotti Daniela                              | 0                         | 883    | 0           | 1.046                  | 0           | 10                            | 332                               | 0                         | 0                      |
| Mazzi Giovanni                               | 17                        | 155    | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Miele Giovanni Srl                           | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 51                                | 0                         | 0                      |
| Milani Rudi                                  | 0                         | 19     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 5                                 | 0                         | 0                      |
| Famiglia Montresor Lidia                     | 4.182                     | 0      | 47          | 2.610                  | 0           | 570                           | 2.268                             | 0                         | 0                      |
| Famiglia Morellato Aden                      | 0                         | 2      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 276                               | 0                         | 0                      |
| Murari Fabio (comproprietà)                  | 0                         | 1.942  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 17                                | 0                         | 0                      |
| Nicol Immobiliare Srl                        | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 431                               | 0                         | 0                      |
| Niko Srl                                     | 0                         | 477    | 0           | 0                      | 0           | 4                             | 989                               | 0                         | 0                      |
| Famiglia Olloso Federica                     | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 127                               | 0                         | 0                      |
| Olloso Francesco                             | 0                         | 70     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 532                               | 0                         | 0                      |
| Pedassi Massimiliano                         | 4.276                     | 3.378  | 0           | 1.423                  | 0           | 288                           | 1.049                             | 0                         | 0                      |
| Perlini Maria Giovanna (comproprietà)        | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 204                               | 0                         | 0                      |
| Prospero Mauro                               | 0                         | 5.087  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 66                                | 0                         | 0                      |
| Provincia di Verona                          | 0                         | 1.165  | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 111                               | 0                         | 0                      |
| Provincia Veneta di Sant'Antonio dell'Ordine | 107                       | 506    | 0           | 139                    | 0           | 0                             | 709                               | 0                         | 0                      |
| Remelli Luigi                                | 3.930                     | 322    | 0           | 100                    | 371         | 174                           | 1.003                             | 0                         | 352                    |
| Soc. Ps Immobiliare Erossino                 | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 10                        | 0                      |
| Az. Agricola La Sansonina                    | 9.724                     | 1.727  | 0           | 0                      | 0           | 104                           | 8.809                             | 0                         | 0                      |
| Verdelli Arrigo (comproprietà)               | 0                         | 30     | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Famiglia Vezzola Giuseppe                    | 0                         | 0      | 0           | 0                      | 0           | 0                             | 126                               | 0                         | 0                      |
| Vicenzoni Lina                               | 81                        | 0      | 14          | 0                      | 0           | 8                             | 17                                | 0                         | 0                      |
| Zenato Azienda Vitivinicola                  | 5.391                     | 0      | 0           | 2.592                  | 0           | 0                             | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Zweifel                                      | 2.590                     | 0      | 0           | 0                      | 0           | 41                            | 0                                 | 0                         | 0                      |
| Strade pubbliche                             | 2.006                     | 17.355 | 0           | 1.405                  | 0           | 37                            | 5.803                             | 0                         | 266                    |
| Acque pubbliche                              | 1.911                     | 24     | 3.336       | 467                    | 0           | 19                            | 283                               | 0                         | 0                      |
| Particelle non in catasto                    | 636                       | 80     | 0           | 449                    | 0           | 12                            | 1.120                             | 0                         | 27                     |





Un rendering dell'inserimento della superlinea nel paesaggio attuale



Il tracciato che costeggia l'autostrada per un tratto in galleria



# Transpolesana? Un percorso ad ostacoli

I cantieri chiusi nel 2018 hanno risolto solo in parte il problema e sono rimasti diversi tratti «groviera»  
Anas: «I lavori riprenderanno il prossimo aprile»

**Fabio Tomelleri**

Buche e asfalto deformato lungo la Transpolesana. La statale 434, in particolare nel tratto di 15 chilometri racchiuso tra Isola Rizza e Legnago, si presenta come un percorso ad ostacoli per le centinaia di automobilisti che la utilizzano quotidianamente per i loro spostamenti. Tutto ciò, nonostante gli interventi di risanamento eseguiti l'anno scorso lungo la trafficata superstrada dall'Anas, la società che gestisce gli 80 chilometri di collegamento tra Verona e Rovigo, di cui oltre una cinquantina attraversano la Bassa.

Le manutenzioni straordinarie, stando a quanto annunciato dai dirigenti Anas in un vertice tenutosi a Verona lo scorso marzo, si sarebbero dovute concludere su tutta la tratta entro la fine dello scorso anno. Al contrario, i cantieri aperti sino alla fine del 2018 hanno risolto solo parzialmente il problema che si trascina da anni tra disagi e proteste. Lasciando così «scoperte» diverse sezioni dell'importante collegamento stradale. Tanto che la società, che fa parte del gruppo Fs Italiane, ha mantenuto inalterati i limiti di velocità, abbassati nel febbraio del 2018 da 110 a 90 e, in alcuni casi, anche a 70 chilometri all'ora, stabiliti proprio per evitare che i «crateri» presenti sulla carreggiata mettano in pericolo l'incolumità e la sicurezza dei conducenti in transito.

Nei giorni scorsi sono tornate quindi a riaccendersi le

proteste di automobilisti e camionisti che ogni giorno percorrono la superstrada in entrambe le direzioni di marcia. A mettere a dura prova gli ammortizzatori delle auto è soprattutto il tratto compreso tra San Pietro di Morubio e Legnago Nord. Sebbene la società stradale sia intervenuta rifacendo la pavimentazione a nord dello svincolo morubiano, lungo i restanti sei chilometri e mezzo che separano il piccolo centro da Legnago i tratti dissestati fanno sobbalzare più volte i veicoli. Gli avvallamenti si trovano quasi tutti sulla corsia di destra, destinata ai veicoli più lenti. In particolare, ampie depressioni si sono formate all'altezza del distributore Tamoil, tra le uscite di Palesella e Cerea, e immediatamente a valle dello svincolo situato sul territorio ceretano.

La lunga serie di «micro-avvallamenti», presenti in lunghezza su ampi tratti della prima corsia, induce inoltre i conducenti dei tir a spostarsi sulla sinistra, «stringendo» di fatto contro il guard rail gli altri veicoli che percorrono regolarmente la corsia di sorpasso. Prima di arrivare all'uscita di Legnago Nord, gli ampi dislivelli, che coprono tutta la larghezza della corsia di destra, rischiano di destabilizzare i veicoli in marcia. Lo stesso scenario si presenta per chi percorre la statale 434 verso Verona, tra San Pietro di Morubio, Roverchiara ed Isola Rizza.

A fronte di tutto ciò, Anas conferma che il programma di risanamento della superstrada della Bassa, finita più

volte al centro delle critiche per le condizioni disastrose dell'asfalto «colabrodo», riprenderà nel corso di quest'anno con quasi otto milioni di investimenti. Anche se i cantieri per il ripristino del fondo stradale non partiranno prima del prossimo aprile. Riguardo ai tratti da sistemare tra Isola Rizza e Legnago, l'azienda, in una nota, assicura: «È in corso di completamento l'iter della perizia, del valore di 3,5 milioni di euro, che consentirà di intervenire in via prioritaria lungo tale tratta con il risanamento della sede stradale». Quindi i funzionari di Anas aggiungono: «Considerate le basse temperature della stagione corrente, che sono incompatibili con la natura dei lavori in programma, si prevede di avviare gli interventi nel corso del secondo trimestre dell'anno, al fine di ottenere la riuscita ottimale degli interventi previsti».

«Inoltre», prosegue la nota della società, «sarà affidato un ulteriore lavoro di risanamento del piano viabile, per un importo complessivo pari a 4,25 milioni di euro. Un intervento che consentirà il ripristino della pavimentazione in altri tratti della statale, teatro sin dalla sua inaugurazione di numerosi incidenti purtroppo anche mortali. Infine sono già in programma per le prossime annualità ulteriori interventi sulle pavimentazioni della Transpolesana, grazie ai quali si interverrà su tutti i tratti non ancora ripristinati». Ossia quelle che reclamano una radicale sistemazione. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un tratto dissestato di superstrada all'altezza di Palesella DIENNEFOTO



Una buca pericolosa in prossimità dello svincolo di Legnago Nord

# Tangenziale Est, tre cordate per la gara

## Due aziende veneziane e un consorzio di Bologna per lavori da 1,8 milioni

### Il progetto

Prevede demolizione e ricostruzione del tratto. Bando a breve, cantieri da aprire in aprile

**PADOVA** Da una parte la cordata veneziana composta da «Zara Metalmeccanica srl» di Dolo e «Nautilus srl» di Marghera. Dall'altra, invece, il «Consorzio Integra» di Bologna, che ha di recente inglobato lo storico Ccc, il «Consorzio cooperative costruzioni». Ecco le due aziende che si stanno contendendo l'appalto del valore di circa un milione e 800mila euro riguardante l'abbattimento e la ricostruzione della tangenziale Est tra corso Argentina e via Vigonovese.

L'aggiudicazione, da parte del settore Lavori Pubblici del Comune, dovrebbe avvenire entro la fine di febbraio, per poi aprire il cantiere intorno alla metà di aprile. Un cantiere che dovrebbe durare almeno sei mesi e che, inevitabilmente, comporterà più di qualche disagio alla circolazione nella zona Est di Padova. Per consentire la demolizione e il rifacimento del viadotto, infatti, sarà necessaria

non solo la chiusura delle due carreggiate della tangenziale (prima una e poi l'altra), ma anche quella di un tratto di via Vigonovese.

Le strade alternative, per i veicoli provenienti da Ovest, saranno via Uruguay e via Bellisario. Mentre i mezzi in arrivo da Est dovranno imboccare via dell'Artigianato e di nuovo via Bellisario. Intanto, sempre a proposito di viabilità, Palazzo Moroni (insieme al Comune di Vigodarzere e a quello di Cadoneghe) sta per depositare in Regione uno studio di fattibilità per risolvere, una volta per tutte, il nodo della Castagnara. Il progetto, seguito in prima persona dall'assessore cittadino ai Lavori Pubblici, Andrea Micalizzi, prevede la realizzazione di una nuova strada parallela all'asse via Pontevigodarzere-vecchia Statale del Santo, che corra lungo i binari della ferrovia Padova-Castelfranco.

L'opera, compresa evidentemente pure la costruzione di un nuovo ponte sul Brenta, potrebbe arrivare a costare diverse decine di milioni di euro. E proprio per questo motivo, i tre Comuni interessati stanno per chiedere aiuto alla Regione.

**D.D'A.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### In lizza

● Zara srl di Dolo, Nautilus srl di Marghera e Consorzio Integra di Bologna sono le imprese in gara per la demolizione e la ricostruzione della tangenziale Est tra corso Argentina e via Vigonovese. Bando da 1,8 milioni





**Infrastrutture** Il censimento Anas apre il caso veneto, viaggio tra piccoli e grandi cavalcavia orfani di una procedura

# Più di cento ponti senza padrone

Carte inesistenti o smarrite, chi decide controlli e manutenzione? E soprattutto: chi li fa?

**VENEZIA** Non solo Genova. Chi ha la responsabilità di effettuare i controlli sui ponti veneti? Ma, ancor prima, di chi sono i ponti veneti? La domanda non è peregrina visto che da un censimento interno di Anas, ora sul tavolo del ministro Toninelli, sono ben 112 i cavalcavia in regione di cui non è nota la proprietà e/o l'ente gestore. Parliamo di manufatti sotto cui passano strade statali, quindi di competenza Anas. Diverso il caso dei ponti sopra le regionali, di competenza di Veneto Strade che ha giusto in questi giorni avviato i primi cantieri su due dei venti ponti bisognosi di cure di competenza regionale e li monitora regolarmente. Lo stesso schema vale per le autostrade «responsabili» dei ponti sotto cui passano i fruitori dell'autostrada. Per gli altri, invece, manca la documentazione. Intanto Comuni e Province accusano: Anas non ci risponde. Ma da gennaio son partiti i controlli. a pagina 5 **Zambon**



**Ponti e manutenzioni** Nella foto si vede il cavalcavia di Carmignano di Brenta, nel Padovano, lungo cui corre la provinciale 94, chiamata «Strada Contarina». Sotto c'è, invece la statale Postumia. Ad Anas non risulta chiaro il proprietario del ponte ma il manufatto è della Provincia che ne cura la manutenzione

Carte inesistenti, contraddittorie o smarrite  
Nel censimento Anas il Veneto è un caso aperto  
Chi decide i controlli statici? Soprattutto, chi li fa?

# Quei 112 ponti senza padrone

## Veneto Strade

È partito pochi giorni fa  
il piano di Veneto  
Strade su venti ponti  
a rischio in regione

**VENEZIA** L'eco della tragedia del ponte Morandi a Genova risuona attutita. Ma giusto un po'. A riportare sotto i riflettori i ponti della rete stradale ci ha pensato l'ex ad di Anas, Gianni Vittorio Armani che, in eredità al nuovo corso legastellato, lascia un censimento quanto meno imbarazzante: 1425 ponti «senza padrone», la cui proprietà, cioè, è sconosciuta al catasto di Anas. E il Veneto non fa eccezione visto che i documenti ufficiali di Anas già consegnati al ministro Danilo Toninelli, attribuiscono alla

nostra regione ben 112 di questi «ponti orfani». Possibile? Sì, possibile per quanto inverosimile. Almeno una ventina lungo la Transpolesana, la diagonale che come un tratto di penna collega Verona a Rovigo. E, non a caso, è una statale. L'elemento è importante. Ma an-



diamo con ordine.

Ad eccezione dei manufatti che superano i corsi d'acqua, quando si parla di «ponti» si intendono tecnicamente dei «cavalcavia», o, in gergo ancor più tecnico, dei «manufatti», appunto. In buona sostanza, ponti che corrono sopra un'altra arteria stradale. Il parametro per mettere ordine in una storia che ha dell'incredibile è proprio la strada che ai ponti passa sotto. Se si tratta di un'autostrada, ad esempio, la manutenzione straordinaria e le verifiche statiche del ponte sono di competenza del concessionario autostradale che è tenuto a tutelare la sicurezza dei suoi viaggiatori. La parte di manutenzione ordinaria, vale a dire le asfaltature e la segnaletica orizzontale, invece, restano in capo – poniamo si tratti di una strada provinciale – alla Provincia.

Lo stesso schema, assicura il direttore di Veneto Strade, Silvano Vernizzi, si applica alle strade regionali di competenza, appunto, della società: «Non mi risulta ci sia alcun ponte a "scavalco" di una strada regionale che non sia attentamente monitorato da Veneto Strade. E parliamo, naturalmente, soprattutto di monitoraggio statico. Anzi, dopo Genova, c'è stato un ulteriore impulso e siamo partiti proprio nei giorni scorsi con i primi due cantieri lungo la tangenziale di Treviso. Si tratta dei primi due di venti ponti che necessitano, come da cronoprogramma, di interventi intorno ai 400 mila euro l'uno. Unica eccezione, il ponte sull'Adige a Legnago che avrà un costo di 5 milioni. Stupisce il dubbio sulla paternità dei ponti, mi pare una questione di analisi storica. Norma vuole che il manufatto sopra una strada regionale sia del demanio regionale e che quello sopra una statale sia demanio dello Stato...». Dello Stato, ergo, di Anas.

Un esempio, anzi tre, basteranno a spiegare il paradosso. Da Bussolengo a Carmignano di Brenta passando per San Bellino, nel Rodigino. Roberto Brizzi è il neo-sindaco di Bussolengo che ospita uno dei ponti senza padrone. Siamo sulla Transpolesana, la strada statale su cui c'è un ponte della strada comunale di via Lungadige. «È un ponte di Anas, sicuramente», spiega Brizzi – solo che Anas non lo sa. Anzi, le dirò, nel nostro comune ce n'è pure un altro di ponte così, è lungo la provinciale Veronago. Anas ci ha scritto che «per alcune opere il Compartimento non è in possesso degli atti o risultano poco precisi, che non ci sono verbali di definizione delle competenze sottoscritti tra le parti che ricadono nella giurisdizione delle amministrazioni». Abbiamo risposto, a maggio 2017 spiegando che il Comune non aveva in carico i due manufatti ma da allora non abbiamo avuto nessun'altra comunicazione». E alla comunicazione Anas è allegato un elenco di 27 ponti fra la variante di Isola della Scala, la statale dell'Abetone, e soprattutto la Transpolesana che ne conta ben 20.

Per inciso, in altri comuni del Veronese, capita che un ponticello sopra uno dei canali collegati alla rete idroelettrica si lesioni. Il Comune fa per intervenire (sul ponticello ci passano gli scuolabus) ma si rende conto che, letteralmente, non c'è traccia della proprietà di

quei ponticelli. Sono stati «dimenticati» nel passaggio di competenze fra le grandi società statali che hanno realizzato il tutto nel dopo guerra e i più recenti consorzi che hanno ereditato la proprietà dei corsi d'acqua ma non dei ponticelli. Morale, piccoli sindaci coraggiosi decidono di aggiustare il ponticello a loro rischio e pericolo: non essendo proprietari, non potrebbero farlo. Ma questo, probabilmente, sarebbe un altro capitolo della follia burocratica italiana.

Il primo cittadino di Bussolengo ci saluta con un amaro «Stiamo morendo di burocrazia e intanto non si sa chi ha la responsabilità di un ponte... cose da pazzi». Percorrendo fino all'altro capo la Transpolesana arriviamo a San Bellino, sede di uno dei più grandi parchi fotovoltaici d'Europa e pure di uno dei centri logistici in più rapida espansione. Tradotto: il numero di camion cresce giorno dopo giorno. E qui il primo cittadino del comune rodigino, Aldo D'Achille, è ben felice di esprimere la propria preoccupazione: «Quel ponte sulla Transpolesana è giusto nei pressi dell'area logistica, siamo baricentrici fra A13 e A31, chi controlla? Ritengo doveroso che alle pec inviate dalla Provincia Anas risponda e non l'ha mai fatto». A spiegarci la storia delle grida nel deserto polesano è Antonio Marangon dirigente ai Lavori pubblici della Provincia di Rovigo dal lontano 1981: «La Traspolesana è stata realizzata in parte da noi come Provincia e in parte da Anas. A cantiere ultimato il tratto provinciale è stato consegnato all'Anas. Purtroppo non c'è nulla nero su bianco. Così da due anni a questa parte scriviamo inutilmente ad Anas per risolvere la faccenda. A ottobre abbiamo addirittura fatto un incontro in prefettura ma per ora tutto tace».

Il terzo caso veneto ci fa risalire verso Padova. Secondo le schede del catasto Anas, a Carmignano di Brenta la provinciale 94, chiamata «Strada Contarina», corre sopra la statale Postumia e anche in questo caso si tratterebbe di un ponte orfano. E invece no, è della Provincia di Padova: «E per fortuna!» scappa detto al sindaco Alessandro Bolis che poi corregge il tiro: «Avere l'ente proprietario e gestore più vicino come la Provincia abbrevia le procedure, viene più utile. Nel caso di questo ponte i controlli sono puntuali, dall'asfaltatura ai giunti fino ai controlli statici».

Anas, va detto, specifica che da sempre, su qualunque manufatto che sovrasta una statale, il controllo a vista veniva fatto periodicamente dai capo cantonieri. Da gennaio di quest'anno, ad ogni buon conto, a prescindere dall'individuazione della documentazione di proprietà, Anas ha inserito tutti i cavalcavia orfani nel programma di ispezione trimestrale. In più, specifica Anas «è possibile che il gestore della strada sovra-passante ne faccia manutenzione ritenendole di propria competenza». E l'impressione è che davvero, qualcuno abbia sempre verificato seguendo il buon senso. Che poi manchino centinaia di «certificati di proprietà» di ponti in tutto il Veneto con conseguente mancanza di responsabilità formale lascia inevitabilmente perplessi.

**Martina Zambon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



20

### Statale misteriosa

Dei 112 ponti senza padrone in Veneto, venti passano lungo la Transpolesana

3

### Casi esemplari

Fra i primi casi di ponti dalla paternità incerta che filtrano ci sono tre ponti a Verona, Rovigo e Padova



- 1 Il ponte di via Lungadige a Bussolengo, nel Veronese, sopra la Transpolesana
- 2 Il ponte della provinciale 24 sopra la Transpolesana a San Bellino nel Rodigino
- 3 Il ponte della provinciale 94 sopra la statale Postumia a Carmignano di Brenta nel Padovano



La mala burocrazia (1)





## Forcella Staunies, nuovo impianto da 60-100 passeggeri a cabina

Ecco svelato il nuovo impianto di Staunies presentato dalla società Faloria-Cristallo, del valore di nove milioni di euro. Al posto degli ovetti gialli e rossi, ci sarà un impianto innovativo, che offre prestazioni eccezionali in ambienti diffi-

cili. Può trasportare da 60 a 100 persone per ogni cabina. Nel rendering che pubblichiamo una delle stazioni che hanno la caratteristica di essere basse e compatte. SEGAFREDDO / APAG.27

# Forcella Staunies sarà un Funifor da 9 milioni il nuovo impianto

La società Faloria-Cristallo presenterà il progetto martedì nella conferenza di servizi della Provincia

**Alessandra Segafreddo**

CORTINA. La società Faloria-Cristallo lavora per riaprire l'impianto che porta a Forcella Staunies. Il progetto, redatto dall'architetto Johannes Niederstaetter, dal valore di circa 9 milioni di euro, prevede che venga realizzato un Funifor. L'impianto che si trova a circa 3 mila metri di quota, alle pendici del monte Cristallo, era stato realizzato per le Olimpiadi del 1956, come riserva in caso di problemi di innevamento delle altre piste. L'ultima concessione quarantennale, del 1971, è scaduta nel 2011. Negli anni Ottanta erano stati eseguiti dei lavo-

ri che hanno visto la nascita di una stazione intermedia. Dopo cinque proroghe ottenute, e alcuni lavori, l'ultima è stata respinta.

La società che gestisce gli impianti di Cristallo e Faloria, ha depositato un progetto per la sostituzione del vecchio impianto chiuso dall'estate 2016 con un Funifor simile a quelli già installati ad Arabba, Sella Nevea o sul Monterosa Ski. Gli ovetti gialli e rossi che per decenni hanno portato i turisti a Forcella Staunies sono stati venduti e oggi sono in varie location: alberghi, negozi, bar, uffici, come cimeli storici.

«Il Funifor offre prestazioni eccezionali in ambienti difficili», spiega l'architetto Enrico Ghezze, amministratore delegato della società Faloria-Cristallo, «anche ad alta quota. Questo sistema, brevettato da Doppelmayr, è in grado di far fronte a condizioni meteorologiche avverse, grazie alla





sua configurazione a funi larghe. Viaggiando su due funi portanti, il Funifor trasporta senza problemi da 60 a 100 passeggeri in ogni cabina. Meccanica di precisione e costruzione compatta sono le caratteristiche del Funifor. La sagoma bassa ed i volumi limitati delle stazioni sono una coerente conseguenza del sistema, che oltre ad un risparmio nei costi di costruzione e tempi di realizzazione, ne permette l'integrazione armoniosa nel paesaggio montano».

Il progetto sarà analizzato martedì in Provincia in conferenza di servizi decisoria. «La cabina dell'impianto», continua Ghezze, «sarà sostituita da funiportanti laterali. I vantaggi di questa soluzione, rispetto ad una normale funivia, sono la forte resistenza al

vento e la possibilità di avere una sola cabina che riduce gli ingombri e i costi di funzionamento, inoltre sarà presente un solo pilone lasciando quindi il canalone Staunies libero ed evitando di intaccare il delicato ghiaione che negli anni ha creato non pochi problemi ai piloni del vecchio impianto».

Un'altra novità è l'assenza della stazione intermedia che non consentirà più di percorrere la parte bassa della pista, caratterizzata da una pendenza minore dal tratto alto; Ghezze afferma che sarà possibile battere regolarmente tutta la pista tramite un battipista con il verricello, tratto che fino a due anni fa era lasciato freeride con possibilità di salita solo quando la neve si era compattata. Nonostan-

te la pendenza massima del 67% non sia tra le più proibitive, uno tra i principali problemi era la "prima risalita" del battipista che andava effettuata senza verricello creando non pochi problemi agli addetti specialmente con molta neve fresca.

«L'impianto», conclude l'ad Enrico Ghezze, «vedrà la nascita di una funivia da 80 posti che salirà e scenderà sulla stessa linea, senza cambi. Per noi, ma soprattutto per Cortina, è molto importante riaprire l'accesso a Forcella Staunies, anche per la stagione estiva dando accesso al rifugio Lorenzi situato in un contesto unico e con l'attacco di importanti ferrate come la Marino Bianchi e la Ivano Dibona». —



#### CRISTALLO

### Il rendering del progetto per Forcella Staunies

Alcune delle immagini del rendering del progetto redatto dall'architetto Niederstaetter per il nuovo impianto di risalita di Forcella Staunies, dove va sostituita la vecchia ovovia.







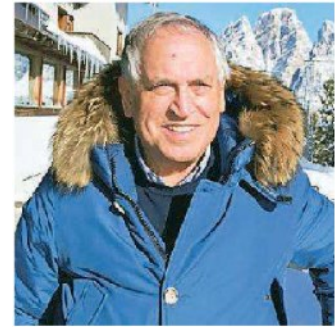
IL PRESIDENTE ALBERICO ZARDINI

## «Speriamo di ottenere un parere favorevole poi troveremo i fondi»

CORTINA. Martedì il progetto sarà analizzato in conferenza di servizi decisoria a Belluno. Poi continuerà l'iter burocratico e la ricerca di risorse. «Il primo passo importante che dobbiamo affrontare è la conferenza di servizi decisoria», ammette Alberico Zardini, presidente della società Falaria-Cristallo, «e ci auguriamo che ci sia un parere favorevole a procedere. Il progetto è curato nel dettaglio e quindi non ci dovrebbero essere impedimenti, semmai qualche richiesta di chiarimento per la quale saremo pronti a fornire risposte in tempi celeri». Resta il nodo della spesa. «Una volta che il progetto sarà approvato», specifica Zardini, «cominceremo a verificare la possibilità di accedere a finanziamenti per co-finanziare il Funi-for. Valuteremo al strada dei Fondi per i Comuni di confine considerando la storia dell'impianto legata sia alle

Olimpiadi del 1956 che ai teatri della Grande Guerra e considerando il fatto che l'estate consente di raggiungere rapidamente alcune vie ferrate, la Ivano Dibona, la Marino Bianchi, la René De Pol, tra le più calcate. O valuteremo la partnership con privati, perché la nostra società non può accollarsi una spesa così ingente senza un apporto esterno. Con il nuovo impianto verrà aumentato il confort per i clienti e soprattutto per gli operatori, aumenterà la capacità di trasporto e la velocità, mentre verrà diminuito drasticamente il tempo di viaggio. Con la nuova cabina», conclude Zardini, «il cliente potrà poi godere di un'ottima vista verso la Conca ampezzana e la val Padeon durante la salita al riparo dalle intemperie e dal freddo. Il tempo di viaggio verrà ridotto drasticamente da 20 a 5 minuti in estate e da 10 a 3 minuti in inverno». —

A.S.



Alberico Zardini



# RomaCapoccia

“Senza edilizia e spesa pubblica la città s'è fermata. E non riparte”

“RISPETTO ALLA CRISI DEL 2008 MILANO NON SOLO HA RECUPERATO MA È CRESCIUTA DI 18 PUNTI. ROMA È A -2”. PARLA TAGLIAVANTI

INTERVISTA

Roma. “A Roma aumentano numero di imprese e occupati, eppure non si genera Pil. Siamo ancora 2,1 punti sotto lo stato pre-crisi antecedente al 2008, mentre Milano è a più 18,4”.

E' da questa contraddizione che parte la nostra conversazione con Lorenzo Tagliavanti, presidente della Camera di commercio di Roma, organismo cui sono iscritte circa 500 mila imprese della Capitale. Chi meglio di lui per tastare il polso al mondo produttivo capitolino.

**Perché a Roma le aziende aumentano ma non si genera pil?**

“Anche qui un dato: dal 2008 al 2018 siamo passati da circa 400 mila aziende a 498 mila. Quasi cento mila in più. Nel 2017 Roma ha registrato un più 2 per cento dell'occupazione contro l'1,2 per cento del paese. Il problema, però, è che in molti casi sono imprese a bassa produttività, che non generano ricchezza. Più che lavori, sono lavoretti. Io li chiamo ‘i lavori della resistenza’”.

**Approfondiamo.**

“Sorgono tante imprese, specialmente nella grande periferia urbana, ma sono cose di piccolo cabotaggio. Per esempio, i negozi di pizza al taglio o di food in generale. Oppure attività che hanno a che fare con la piccola manovalanza, o legate al turismo come le guide e i bed and breakfast. Oppure al welfare: badanti e baby sitter. Molte imprese sono aperte da donne, giovani, immigrati o da persone che hanno perso il lavoro e s'ingegnano per mettere su qualcosa insieme ad altri”.

**Food e turismo, però, dovrebbero essere voci importanti per una delle città più belle del mondo.**

“Dipende da come si sviluppano. Mettere su un bed and breakfast da una casa che fa parte del patrimonio di famiglia porta soldi ai proprietari, assicura un buon reddito, ma non crea posti di lavoro. E' ricchezza di

rendita, come spesso accade a Roma”.

**Perché qui la crisi si è sentita più che altrove?**

“L'economia cittadina è sempre stata mossa da tre pistoni: l'edilizia, la spesa pubblica, i consumi. La prima ha avuto una contrazione del 40 per cento, andando a colpire anche l'indotto. E per edilizia non intendo nuove abitazioni ma realizzazione d'infrastrutture e manutenzione dell'esistente. Sulla spesa, gli investimenti statali per la Capitale sono passati da 3 a 1 miliardo l'anno, un calo di risorse del 60 per cento devastante per il Campidoglio. Infine, dal 2008 i consumi sono crollati. Ora sono in ripresa, ma una fetta riguarda gli acquisti on line, soldi che non restano sul territorio ma vanno altrove. A questo va aggiunto che a Roma manca l'export: le aziende che vendono fuori dai confini sono poche”.

**Cosa fare, secondo lei, per ripartire?**

“Innanzitutto avere chiaro che città si vuole essere tra 20 anni. Abbiamo già tre eccellenze su cui puntare: la cultura, il cibo e le università. Va però migliorato il contesto, costruita la cornice che faccia diventare attrattiva la città per le aziende: in tal senso dobbiamo puntare su digitale (siamo secondi in Italia per numero di start up) e innovazione (il Maker Fair ha grande successo); migliorare trasporti e collegamenti; investire sulle infrastrutture. Chiediamoci perché i grandi manager vorrebbero lavorare a Roma, ma poi le aziende aprono altrove. Per questo lancia un appello alla sindaca Virginia Raggi: riapriamo il tavolo per Roma tra città a governo, l'idea dell'ex ministro Calenda. Infine, chiedo a chi fa impresa un po' di coraggio in più: pensate in grande”.

Gianluca Roselli



L. TAGLIAVANTI



# Prandina, la rivolta dei negozianti

►L'Acc raccoglie oltre mille firme per chiedere l'apertura del park. Protestano anche Appe, Ascom e Confesercenti ►Giordani: «Prima vanno eseguite le indagini archeologiche e poi decideremo tutti insieme il futuro dell'ex caserma»

Il parcheggio nell'area della Prandina va aperto subito. Lo hanno chiesto ieri i negozianti dell'Associazione commercianti del centro, davanti al cancello chiuso dell'ex caserma, mostrando il migliaio di firme raccolte «in soli quattro giorni» tra esercenti e semplici cittadini. L'alternativa, hanno detto gli esponenti di Acc, supportati dalla consigliera Vanda Pellizzari, «è la desertificazione del centro». E mentre Acc viene appoggiata nella battaglia da Ascom, Appe e Confesercenti, Palazzo Moroni replica attraverso il sindaco Sergio Giordani e il vice Arturo Lorenzoni: «Aprire subito non si può, prima bisogna effettuare sondaggi nel sottosuolo».

Morbiato e Rodighiero  
alle pagine II e III



PETIZIONE Vanda Pellizzari

## «Subito il parcheggio o il centro morirà»

►I negozianti davanti all'ex caserma: «Raccolte mille firme, puntiamo a 5mila»  
«Il Comune nell'area vuole realizzare un parco? C'è spazio anche per quello»

**IL MESSAGGIO:**  
«DURANTE LE ULTIME  
FESTIVITÀ CON I POSTI  
AUTO A DISPOSIZIONE  
LA CITTÀ AVEVA  
CAMBIATO VOLTO»

**IL PRESIDENTE DI ACC**  
«L'AMMINISTRAZIONE  
SEGUA L'ESEMPIO  
DELLE ALTRE CITTÀ  
DA VERONA A VICENZA  
FINO A BOLZANO»

### RICHIESTE

**PADOVA** Oltre un migliaio le firme raccolte in quattro giorni. Così residenti e commercianti del centro chiedono a Palazzo Moroni la riapertura del parcheggio all'ex Prandina. Ad avviare la petizione, il consigliere comunale Vanda Pellizzari e l'Associazione commercianti del centro (Acc) che ieri, insieme ad un gruppo di esercenti, hanno manifestato di fronte al cancello dell'ex caserma.

«Siamo determinati a depositare migliaia di firme sul tavolo del vicesindaco Arturo Lorenzoni, la raccolta è in pieno svolgimento e trova il favore di tanti commercianti e residenti - afferma Pellizzari - Un parcheggio nella zona è più che indispensabile, anche sulla scorta dell'esperienza natalizia, quando migliaia di persone hanno parcheggiato alla Prandina per arrivare in centro. Dove, per contro, dal primo gennaio scorso si registrano nuove chiusure di esercizi commerciali. Il centro è diventato "esclusivo", ora si parla di allargamento della Ztl anche su via Vandelli e Duo-

mo: se si vuole desertificare e far morire la città, questa è la strada maestra. Non si può parlare di città inclusiva, come fa di continuo l'amministrazione, e poi respingere la gente».

Sul piede di guerra il presiden-





te di Acc Massimiliano Pellizzari: «In Italia - sottolinea - ci sono i No Tav, a Padova invece sembrano esserci i No Park, ma non ci si rende conto che il mondo corre, tutte le grandi città hanno parcheggi grandi e comodi per il centro. Basta guardare Verona: i parcheggi permettono di essere in piazza Bra a piedi in tre minuti».

### IPOTESI

«Siamo pronti a partecipare ad Agenda 21 - continua Pellizzari - che si occuperà del futuro della Prandina, chiederemo ci sia spiegato perché non si vuole un grande parcheggio in quest'area, che oltretutto ridurrebbe l'inquinamento del centro storico. Ora infatti gli automobilisti girano anche mezz'ora per trovare un posto, inquinando di più. Poi non capiamo perché si parla di un parcheggio interrato, che ha costi molto più elevati di uno a raso e tempi lunghi di realizzazione. Viene proposta l'area ex Canova, con un servizio navette verso il centro, ma è una soluzione che rischia di fallire come quella del park-più-navetta di Brusegana, sempre desolatamente vuoto. Invece la Prandina è strategica, po-

chi passi e si arriva nelle piazze».

Unanime la richiesta dei commercianti. «Questo parcheggio serve assolutamente, lo spazio è grande e quindi può convivere agevolmente con un parco - afferma Guglielmo Barral, negoziante di piazza della Frutta - Bisogna agevolare l'ingresso in città delle persone. Oltretutto la zona ovest della città è priva di parcheggi, si migliorerebbe la qualità dell'aria e le auto si fermerebbero qui. Conosco le esperienze di Vicenza e Bolzano, servite da parcheggi adiacenti al centro».

Anna Tacchetto è la titolare della farmacia di corso Milano: «Abbiamo bisogno di questo spazio, una volta corso Milano era pieno di negozi, ora è semi deserta - sottolinea - Quanto sia utile il park alla Prandina lo abbiamo verificato a Natale: sono aumentate delle vendite, la gente era tornata. Le persone non possono a parcheggiare a chilometri di distanza».

### RABBIA

«Noi commercianti siamo arrabbiati, i residenti ancor di più, i clienti spariscono: ho raccolto decine di lamentele, mai come in 17

anni di attività - dice Michele Penello, esercente della zona duomo - La Prandina è essenziale, se poi aprissero anche il passaggio verso la Riviera, in 5 minuti si arriverebbe alle piazze. A Natale erano tutti soddisfatti, prima di chiudere l'area Duomo si deve organizzare il parcheggio». Roberto dalla Vecchia ha un negozio in via Dante: «Il park è indispensabile, ho clienti che girano e girano, poi i avvisano che rinunciano e se ne vanno nei centri commerciali. Paghiamo fior di tasse, abbiamo diritto di lavorare». Tre sono i negozi di Ruggero Rovelli, in via del Santo, via Umberto I e piazza dei Signori: «A Natale con la Prandina aperta tutti abbiamo visto la differenza. Ma il balletto delle dichiarazioni di Lorenzoni sulla Ztl che continua a generare confusione - dice - Nel rimo incontro con i tecnici del Comune, in icembre, c'era disponibilità. Ma quando abbiamo chiesto di parlare di parcheggi e mezzi pubblici ci è stato risposto che non avevano mandato per farlo. Basta con i voli pindarici, Lorenzoni si confronti con la realtà».

**Luisa Morbiato**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Confronto fino a maggio

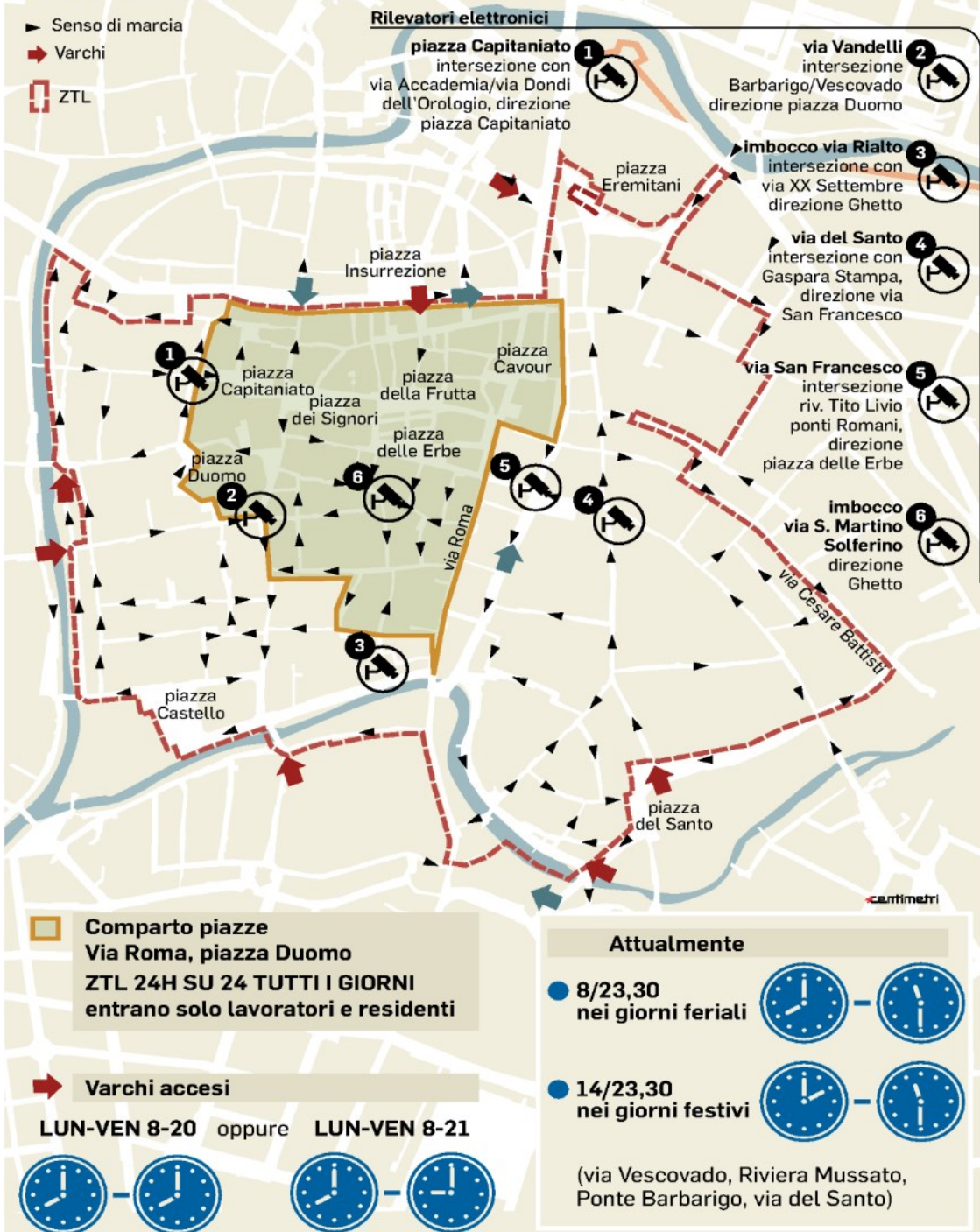
### Agenda 21, incontri dal 12 febbraio

Il percorso partecipativo sul futuro dell'ex caserma Prandina prenderà il via il 12 febbraio alle 17.30 nella sede di Informambiente in via dei Salici, 35, alla Guizza. oltre agli incontri, in programma anche un sopralluogo all'ex caserma a marzo. Il ciclo si chiuderà con un incontro fissato il 28 maggio. Gli incontri sono stati suddivisi in tre fasi: una introduttiva e informativa, il 12 febbraio, sull'iter che si intende seguire; una operativa, con la raccolta di idee e proposte riguardo alle funzioni possibili dell'area, in programma tra marzo e aprile, e una conclusiva, con la predisposizione e la condivisione delle linee guida finali, che si svolgerà in maggio. Gli incontri sono aperti a chi offre contributi di

idee e ai cittadini inseriti in associazioni di categoria, sindacati, ordini professionali, movimenti e associazioni ambientali, culturali, sociali, sportive, comitati e associazioni attive nel quartiere e parrocchie, che intendono farsi portavoce di un pensiero aggregato e condiviso delle persone che essi rappresentano. Ad oggi sono già una sessantina le associazioni che hanno dato la propria adesione agli incontri di Agenda 21. Sono previsti inoltre alcuni incontri che verranno organizzati al di fuori del percorso partecipativo di Agenda 21, e ai quali potranno prendere parte anche i singoli cittadini interessati al tema trattato.

**L.M.**

## Come cambia la ZTL







**MOBILITAZIONE**  
Il parcheggio ricavato all'ex caserma Prandina in occasione delle ultime festività natalizie. Sopra, i commercianti di Acc ieri davanti ai cancelli: chiedono di riaprire l'area



## Viabilità

# Un progetto da 40 milioni per via Reni

I Comuni di Padova, Vigodarzere e Cadoneghe promuovono uno studio di fattibilità per realizzare una nuova strada d'accesso alla città da nord e che dovrebbe diventare un'alternativa a via Reni e liberare dal traffico l'Arcella. Per far questo le tre amministrazioni invieranno una lettera d'intenti alla Regione a cui verrà allegato uno studio di fattibilità dell'opera del costo di 40 milioni di euro.

Rodighiero a pagina IX

## Via Reni addio, piano da 40 milioni

► I Comuni di Padova, Cadoneghe e Vigodarzere insieme ► Sarà inviata alla Regione una lettera di intenti unita per trovare una soluzione alternativa per entrare in città a un progetto con tre diverse proposte di nuova viabilità

**LUNGO LA STRADA CHE ATTRAVERSA L'ARCELLA PASSANO 15 MILA AUTO OGNI GIORNO CREANDO DISAGI A SMOG**

### ALLEANZA

**PADOVA** I Comuni di Padova, Vigodarzere e Cadoneghe promuovono uno studio di fattibilità per realizzare una nuova strada d'accesso alla città da nord e che dovrebbe diventare un'alternativa a via Reni. Per far questo le tre amministrazioni invieranno una lettera d'intenti alla Regione a cui verrà allegato uno studio di fattibilità dell'opera. Il costo dell'operazione sarà di 51.000 euro, di questi 30.600 sono stati stanziati da Padova, 15.000 da Cadoneghe e 5.100 da Vigodarzere.

### IL PROGETTO

Nello specifico, il progetto metterà in campo tre diverse proposte di percorso. L'iniziativa fa seguito alla decisione dei tre comuni di archiviare il progetto della maxi rotonda da realizzare al confine. L'idea è quella di realizzare una nuova strada che colleghi la regionale 308 alla tangenziale nord, attraversando la zona industriale di Cadoneghe, costeggiando la ferrovia e attraversando il Brenta attraverso un nuovo

ponte. Solo così si potrà liberare dal traffico via Pontevigodarzere e il rondò sotto la tangenziale nord tra le vie Reni e Plebiscito, oggi congestionati da oltre 15.000 auto che ogni giorno dall'alta padovana arrivano a Padova. Non solo. Anche la viabilità di Cadoneghe e Vigodarzere ne trarrebbe grandissimo beneficio. L'operazione che dovrebbe coinvolgere i due Comuni della cintura, dovrebbe costare circa 40 milioni di euro, risorse che, in larga parte, potrebbero essere stanziolate dalla Regione.

### IL SIGARO

In attesa di capire se, dalla giunta Zaia, arriverà o meno il via libera all'operazione, il Comune si appresta a chiudere altri fondamentali cantieri per la viabilità. Entro marzo, infatti, sarà pronto il "sigaro" della Stanga, a luglio, invece, verrà inaugurato il nuovo tratto dell'Arco di Giano. Per andare incontro alle esigenze dei residenti del quartiere il Comune ha apportato delle modifiche ai progetti originali, sia a quello dell'Arco di Giano che a quello di via Venezia. È stato eliminato, per esempio, il "ricciolo" (lo svincolo che doveva essere realizzato per salire da via Friburgo sopra il cavalcavia Venezia in direzione Padova Est). Ricciolo che sarà sostituito da una bretellina che unirà via Friburgo al cavalcavia Maroncelli che, con

l'arco di Giano in realizzazione, consentirà di raggiungere Padova est attraverso un percorso che non interesserà strade di quartiere. Verranno poi, predisposte nuove barriere anti rumore, su via Friburgo per proteggere i cittadini di San Lazzaro e della Stanga dal rumore della ferrovia dell'Interporto. La nuova strada che collegherà San Lazzaro con Mortise, la Stanga e il centro città attraverso via Maroncelli sarà, poi, un'arteria larga che collegherà il quartiere velocemente anche alla tangenziale proprio grazie all'Arco di Giano. Per quel che riguarda, infine, i tempi, a febbraio dovrebbero concludersi i lavori della nuova strada d'accesso a San Lazzaro da via Maroncelli. A marzo, poi, dovrebbe essere pronto il grande rondò (il cosiddetto Sigaro) davanti al centro Giotto e il cantiere si sposterà sotto il cavalcavia di via Venezia. A luglio sarà pronto l'Arco di Giano.

Alberto Rodighiero





ARCELLA Via Guido Reni, Padova con Vigodarzere e Cadoneghe chiede aiuto alla Regione



## Fiera Immobiliare

# Fogarolo raggela il Cda: «Io presidente? Ci penso»

Via libera del Cda di Fiera Immobiliare alla nomina di Andrea Fogarolo come presidente. Ma lui blocca tutti: «Ci devo pensare»

A pagina XI

# Fiera immobiliare, il neo presidente dribblla l'incarico

►Andrea Fogarolo ha chiesto una settimana di tempo al Cda per decidere se deve accettare o meno la nomina

**I SOCI PUBBLICI  
HANNO MINIMIZZATO  
SULL'ACCADUTO, MA  
È STATO CONVOCATO  
UN SECONDO INCONTRO  
TRA NOVE GIORNI**

## LA RIUNIONE

**PADOVA** Via libera del consiglio di amministrazione di Fiera immobiliare alla presidenza di Andrea Fogarolo, ma il neo numero uno si prende una settimana per accettare o meno l'incarico. Colpo di scena ieri in Camera di commercio dov'era convocato il Cda dell'Immobiliare. Ieri alle 13, infatti, Antonino Pipitone (designato dal Comune) e Renato Modenese (Provincia) hanno ratificato l'indicazione arrivata dall'assemblea dei soci che, lunedì scorso, ha cooptato Fogarolo (indicato dalla Camera di commercio) come nuovo presidente della società che, oltre a gestire il patrimonio immobiliare del quartiere fieristico, a breve dovrà occuparsi anche dell'organizzazione di tutte le manifestazioni che vengono organizzate all'interno dei padiglioni di via Tommaseo.

## IL COLPO DI SCENA

A sorpresa però il presidente designato ha annunciato che, prima di accettare l'incarico, ha bisogno di una settimana di

tempo per approfondire tutte le implicazioni legate alla presidenza della società. A fronte di questo, è stato convocato un nuovo consiglio di amministrazione per il prossimo 15 febbraio. Tra i soci pubblici si è cercato di minimizzare l'accaduto, spiegando che si tratta di una prassi usuale in questi casi. Sta di fatto però che il Cda di ieri era stato convocato appositamente per nominare Fogarolo presidente. Il prendere tempo, da più parti è stato visto come un'esitazione nell'accettare un incarico che, date le premesse, potrebbe avere una strada tutta in salita. Dalla sua parte, il presidente in pectore può vantare un curriculum di tutto rispetto. Fogarolo 49 anni, laureato in Economia Aziendale a Ca' Foscari e iscritto dal 1996 all'ordine dei dottori Commercialisti, ha ricoperto ruoli manageriali e dirigenziali in importanti società di revisione e organizzazione contabile collegata al network internazionale Moore Stephens. Dal 2015 è anche professore a contratto di Revisione Aziendale all'Università degli Studi di Ferrara. Svolge, poi, un'intensa attività formativa in eventi organizzati dall'Ordine professionale di Padova e dall'Associazione Commercialisti del Triveneto.

## NUOVI ARRIVI

A fronte di questo però in Comune e in Provincia si fa notare come il successore di Maurizio Pirazzini, fino all'altro giorno fosse un emerito sconosciuto negli ambienti politico-istituzionali cittadini. «Tra un paio di settimane, il Cda di Fiera Immobiliare sarà inoltre implementato con ulteriori due risorse, di significativa esperienza nel settore, a completamento del quadro manageriale che a regime affronterà da subito e con le giuste competenze tutte le sfide alle quali è chiamato il polo fieristico padovano» hanno spiegato lunedì scorso il sindaco Sergio Giordani, Santocono e il numero uno della Provincia Fabio Bui. In teoria, le due figure sarebbero già state individuate. Per motivi burocratici, però, la designazione avverrà, appunto, tra un paio di settimane. Uno dei due consiglieri avrà anche il ruolo di amministratore delegato. Una nomina che, a questo punto, spetterà al Comune. L'altro componente del Cda, invece, verrà designato da palazzo Santo Stefano.

**Alberto Rodighiero**





**NEO PRESIDENTE Andrea Fogarolo**



## Badia Polesine Acquevenete si libera della ex Sodea

Acquevenete vende l'ex sede di Sodea in via dello Zuccherificio, 92. Possibili novità in vista per l'immobile che si trova nel quartiere alle porte del centro. Ad annunciare la volontà di cedere l'edificio è stato direttamente il gestore del servizio idrico per i comuni delle province di Padova, Rovigo, Vicenza, Verona, Venezia. Domande entro il 28 febbraio per l'immobile.

Rossi a pagina XIV

# In vendita l'ex sede Sodea

► Acquevenete cede l'immobile che si trova in via dello Zuccherificio ► L'edificio non è più strettamente necessario ai servizi erogati all'utenza

**GLI INTERESSATI  
POTRANNO  
PRESENTARE  
LE DOMANDE  
D'ACQUISTO  
ENTRO IL 28 FEBBRAIO**

### BADIA POLESINE

Acquevenete vende l'ex sede di Sodea in via dello Zuccherificio. Possibili novità in vista per l'immobile che si trova nel quartiere alle porte col centro cittadino. Ad annunciare la volontà di cedere l'edificio è stato direttamente il gestore del servizio idrico per i comuni delle province di Padova, Rovigo, Vicenza, Verona, Venezia, che ha fatto presente la volontà di proseguire con l'opera di "dismissione degli immobili non più strategici".

### LA CESSIONE

Acquevenete ha pubblicato un avviso riguardante la "manifestazione di interesse per la compravendita dell'edificio di proprietà posto in via dello Zuccherificio al civico 92". Si tratta della ex sede di Sodea, nella zona industriale cittadina; uno spazio

composto da due lotti, una zona uffici e un magazzino.

«La procedura - scrive in una nota Acquevenete - è di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di parità di trattamento e trasparenza, e i soggetti interessati potranno presentare una manifestazione di interesse, per uno o per entrambi i lotti entro il 28 febbraio 2019. La vendita - proseguono dalla società - rientra nel piano strategico che, oltre agli investimenti, prevede la razionalizzazione del patrimonio con la dismissione degli edifici che non sono più strettamente necessari per i servizi erogati all'utenza. Il primo passo, per la società, è stato l'avvio delle procedure e delle trattative nel 2018 per la vendita della vecchia sede di Centro Veneto Servizi, situata in viale Tre Venezie a Monselice».

### LE PROPOSTE

I soggetti interessati potranno inviare la richiesta tramite Pec all'indirizzo protocollo@pec.acquevenete.it, o tramite posta raccomandata all'indirizzo della società. Ogni soggetto interessato potrà anche richiedere chiarimenti e informazioni di natura tecnica o effettuare sopralluoghi

sul posto. «Acquevenete - si legge nell'avviso pubblicato dalla società - potrà procedere a trattativa privata con i soggetti che avranno manifestato interesse». Il fabbricato che apparteneva alla società depurazione acque con sede a Rovigo è disposto su due livelli ed è inserito all'interno di un complesso in cui si trovano anche altri edifici. «Allo stato attuale - si legge nella descrizione dell'edificio - il fabbricato si presenta in ottime condizioni, con impianto di riscaldamento e condizionamento eseguiti secondo la normativa vigente». A terra si trovano una sala di attesa, un open space e tre uffici; al piano superiore trovano posto quattro locali adibiti a uffici e una sala riunioni, mentre l'edificio può contare pure su un magazzino con accessi carrabili.

Federico Rossi





**VIA DELLO ZUCCHERIFICIO Al numero 92/c c'è lo stabile che ospitava Sodea messo in vendita dall'azienda Acquevenete**



## Venezia Fanghi, scavi bloccati: laguna in pericolo

Il recupero morfologico della laguna è bloccato, per il caos che regna sulla gestione dei sedimenti. Non ci sono più discariche per stoccare quelli scavati dai canali. Mentre per recuperarne di nuovi, necessari per ricostruire barene e velme, bisogna andare in mare con costi altissimi. E così

anche il piano Europa, quello per riparare i danni del Mose, è al palo. Il professor Pier Francesco Ghetti punta il dito sul protocollo fanghi del '93. «Regole che hanno creato una grande confusione. Serve una normativa più equilibrata». Ma i lavori per trovare nuove linee guida vanno a rilento.

Brunetti a pagina 9

# Scavi bloccati, la laguna rischia di "affogare"

► Il Piano Europa, per ripristinare la morfologia dopo il Mose è fermo perché dal 1993 non si è più modificato il protocollo ► Non ci sono discariche per stoccare i fanghi e per recuperare quelli necessari per nuove barene bisogna andare in mare aperto

## I FANGHI

**VENEZIA** Allarme sedimenti in laguna. Non ci sono più discariche per stoccare quelli scavati dai canali. Mentre per recuperarne di nuovi, necessari per ricostruire barene e velme erose dalle correnti, bisogna andare in mare con costi altissimi. E così anche il famoso piano Europa, quello per ripristinare la morfologia lagunare a compensazione dei danni causati dal Mose, di fatto è fermo. Tema anoso, che potrebbe sbloccarsi a breve se - come confidano in Provveditorato alle Opere pubbliche e al Consorzio Venezia Nuova - saranno modificate le regole per il trattamento dei sedimenti che si rifanno a un Protocollo fanghi "provvisorio" dal 1993! Ma il condizionale è d'obbligo. Infatti la Conferenza di servizi, che dovrebbe licenziare le nuove linee guida, è ancora in attesa di una bozza finale. L'attività preparatoria di un gruppo di lavoro si è rivelata più lunga del previsto, tra riunioni di esperti che si trascinano da due anni, con i rappresentanti del ministero dell'Ambiente a chiedere maggiori garanzie sui singoli inquinanti, altri a spingere per un'accelerazione.

## LE POSIZIONI

«È un tema complesso e deli-

cato, che necessita di un telaio robusto. C'è un'attività in corso e non si possono ancora trarre conclusioni» sintetizza l'ingegner Francesco Baruffi, presidente dell'Autorità di bacino.

Più esplicito (e polemico) il professor Pier Francesco Ghetti, uno degli esperti chiamati dal Provveditorato nel gruppo di lavoro. «C'è una sorta di torpore, un eccesso di burocratismo, a fronte di un protocollo completamente superato. Ma anche l'inerzia è una responsabilità» accusa.

## LA CLASSE B

Il nodo della questione è la suddivisione dei fanghi in quattro classi (A, B, C e oltre) prevista dal protocollo del '93. Uno strumento sperimentale, nato dall'urgenza di stoccare i primi fanghi scavati nei rii della città, che doveva durare solo un anno. In realtà quelle regole sono ancora in vigore e limitano di molto il riutilizzo dei fanghi di classe B, che rappresentano il 97% dei sedimenti lagunari.

«Purtroppo sono regole che hanno creato una grande confusione. Troppo punitiva per alcuni metalli, troppo lassista per altro, come le sostanze organiche - incalza Ghetti -. Serve una normativa più equilibrata, che tenga conto della successiva legisla-

zione europea». In particolare, la suddivisione tra classe A e B non avrebbe senso. «Far portare via tanti sedimenti non ha giustificazione scientifica. Tra l'altro, non ci sono più discariche e si spendono un sacco di soldi, soprattutto c'è l'interesse ambientale a conservarli. La laguna, per la perdita di sedimenti, sta diventando una vasca da bagno».

## DA FANGO A SEDIMENTO

«L'obiettivo deve essere mobilitare il sedimento lagunare per prevenire il degrado idro-morfologico - conferma il presidente del Corila, Antonio Marcomini, che pure fa parte del gruppo di lavoro - Non si deve più parlare di fanghi da smaltire, ma di sedimenti, risorsa da valorizzare. Ora tutto è fermo. I bassifondi si approfondiscono e il materiale dragato dai canali di navigazione non può essere riutilizzato. Il protocollo, di fatto, blocca il ripristino della morfologia lagunare».

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**«CAOS DI REGOLE  
LA LAGUNA  
STA DIVENTANDO  
UNA VASCA  
DA BAGNO»  
Pierfrancesco  
Ghetti**



**LO SCAVO** Il prelievo di fanghi dai fondali della laguna: dal 1993 si attende l'approvazione delle nuove regole

# Terza corsia, arriva il cantiere Allarme nel rione San Nicolò

► Mucchi di terra ai bordi dell'autostrada: il presidente del Comitato scrive al sindaco  
► «Dall'amministrazione nessuna spiegazione: cosa fa per tutelare la salute dei cittadini?»

## PORTOGRUARO

«Il cantiere per la terza corsia è arrivato a Portogruaro ma ad oggi non sappiamo quale sia il progetto che guidi i lavori». Il presidente del Comitato San Nicolò, Ennio Vit, torna a far sentire la propria voce dopo aver visto ai bordi dell'autostrada diversi mucchi di terra che saranno necessari all'avvio dei lavori di allargamento dell'autostrada. Il presidente del Comitato, allarmato anche dagli ultimi dati sul transito dei mezzi sull'A4 (13 milioni di camion e 35 milioni di auto in un anno, ndr.), ha scritto una lettera al sindaco Maria Teresa Senatore e all'assessore ai Lavori pubblici, Angelo Morsanuto, affinché intervengano «per tutelare, con i necessari mezzi, la salute, la vivibilità e gli interessi della popolazione di Portogruaro, prima che il prosieguo delle opere renda impossibile

ogni intervento migliorativo». Vit ha lamentato ancora una volta l'assenza di risposte da parte degli enti coinvolti ma soprattutto da parte dell'amministrazione comunale di Portogruaro alle proposte, osservazioni, segnalazioni e richieste avanzate in questi anni da parte del Comitato.

«L'amministrazione comunale, che dovrebbe essere l'istituzione più vicina ai cittadini – si legge nella lettera – si è completamente disinteressata di chi subirà importanti espropri, danni e disagi, e di chi si trova impotente di fronte ad Autovie. Non un incontro, non una lettera, non una parola». Il Comitato ha chiesto al sindaco Senatore quali siano gli accordi stretti con gli enti che gestiscono le strutture interessate dai lavori, Autovie, Anas e Città metropolitana. In particolare il Comitato ha chiesto se questi enti abbiano accolto la proposta di eliminare la piccola

rotatoria di via Antinori e quella di costruire un collegamento tra viale Pordenone e le vie Gai, Campeio e Antinori. Quale sia il progetto di viabilità che l'amministrazione intende realizzare in via Prati Guori, e di conseguenza viale Pordenone e via Campeio, e se tutte le opere accessorie di mitigazione e tutela ambientale verranno realizzate da Autovie sono gli altri quesiti posti al Comune nella missiva.

## «INERZIA»

«Ricordiamo al sindaco e all'assessore ai Lavori pubblici – conclude Vit – che la prolungata inerzia nel non agire è responsabilità con chi non ha a cuore l'interesse e la salute dei cittadini. Chiediamo in tal senso anche un intervento del consiglio comunale perché purtroppo è ancora silente sull'argomento impatto terza corsia».

**Teresa Infanti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PREOCCUPAZIONE** Lavori per la terza corsia della A4 (in alto cumuli di terra) nei pressi San Nicolò.



# Il fondo di investimento F2i punta sul porto di Venezia

La società di Ravanelli fondata da Cassa Depositi e partecipata anche dai cinesi sarebbe interessata a rilevare una quota del terminal Multi Service di Bogazzi

**Grandi manovre anche per rilevare la Cia in concordato fallimentare e la Sorima, terminal di Chioggia**

**Gianni Favarato**

**MARGHERA.** Grandi manovre di importanti gruppi finanziari nazionali nel porto di Venezia. Il prestigioso fondo italiano per le infrastrutture "F2i Sgr" – che ha tra i soci fondatori Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Banca Intesa San Paolo, China Investment Corporation (Cic) e la società di investimenti privata Adrian – si prepara a sbarcare nel porto di Venezia. L'obiettivo del fondo di investimenti sarebbe quello di rilevare la quota del terminal Multi Service, acquisita dall'imprenditore carrarino Enrico Bogazzi appena tre anni fa (attraverso la società Port Invest partecipata al 65% da Transped srl che gestisce l'omonimo terminal a Porto Marghera in Darsena della Rana) il quale, a sua volta, sarebbe interessato a rilevare il terminal interportuale del Centro Intermodale Adriatico (la Cia della famiglia De Vecchi) che è tutt'ora in concordato fallimentare.

Multi Service è una storica società e del porto veneziano – fondata nel 1984 dagli imprenditori veneziani Giorgio Lorenzato e Franco Volpato – ha inoltre partecipazione strategica sul terminal Sorima di Chioggia. L'attività principale: impresa portuale di imbarco sbarco, per conto terzi, di ogni tipo di merce e in particolare di prodotti siderurgici in colli eccezionali e alla rinfusa, di altre rinfuse (cereali, sfarinati, fertilizzanti, sabbia, ecc.) di impiantistica, di altre merci varie e di traffico ro-ro.

Stando alle indiscrezioni che da giorni girano in ambienti portuali e riportate anche dal quotidiano economico "Il Sole 24 ore", l'investimento in Multi Service sarebbe di modesta entità e punterebbe a rilevare solo una quota societaria di minoranza. Per l'amministratore delegato di F2i, Renato Ravanelli, si tratterebbe, comunque, di una prima mossa per "sbarcare" nel settore dei porti, in cui fino ad oggi non ha mai investito, magari per valutare la possibilità di un investimento più consistente nel nuovo terminal Montesyn-dial di proprietà dell'Autorità portuale.

A tutt'oggi, infatti, F2i ha investito negli aeroporti di Bologna, Napoli, Malpensa, Alghero, Trieste e starebbe pensando di entrare anche

nella gestione dell'aeroporto di Verona in competizione con Enrico Marchi della Save; in aziende dei settori: energetico (come E2i Energie Speciali, partecipato da Edison, Ef Solare Italia, Rtr Energie Rinnovabili, Smb, Veronagest, El Towers, ecc.), autostradale (Infrafracs), delle telecomunicazioni (Iredos), sanitario (Gruppo Kos) e farmaceutico (Farmacrimi).

A sua volta Multi Service è il terminal di punta del comparto e ha appena investito oltre 3 milioni di Euro in una nuova Gru di ultima generazione (Biargano Model 6), prodotta dalla Konecranes Gottwald per potenziare le capacità di sollevamento. Oltre a Porto Marghera, F2i punterebbe anche a d'entrare nella gestione del porto di Massa Carrara controllata a tutt'oggi da Bogazzi. Multi Service a Porto Marghera ha in concessione un'area di 200 mila metri quadrati al Molo Sali, 90 dipendenti diretti e un fatturato che, nell'ultimo triennio, ha oscillato tra i 22 e i 25 milioni di euro. Anche nel 2019 è previsto un investimento di circa 4 milioni di euro per rinnovare le gru e le attrezzature di sollevamento. Anche il terminal di Transped opera nello stesso tipo di traffici, come pure la controllata Sorima a Chioggia. —

© BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI





## Il futuro di Porto Marghera



Il terminal Multi Service a Porto Marghera: nella società di gestione potrebbe presto entrare il fondo F2i partecipato da Cdp e anche dai cinesi di China Investment Corporation



**L'AMMINISTRATORE DELEGATO  
DEL FONDO DI INVESTIMENTO  
"F2I" RENATO RAVANELLI**

# Il fondo di investimento F2i punta sul porto di Venezia

La società di Ravanelli fondata da Cassa Depositi e partecipata anche dai cinesi sarebbe interessata a rilevare una quota del terminal Multi Service di Bogazzi

**Grandi manovre anche per rilevare la Cia in concordato fallimentare e la Sorima, termina di Chioggia**

**Gianni Favarato**

**MARGHERA.** Grandi manovre di importanti gruppi finanziari nazionali nel porto di Venezia. Il prestigioso fondo italiano per le infrastrutture "F2i Sgr" – che ha tra i soci fondatori Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Banca Intesa San Paolo, China Investment Corporation (Cic) e la società di investimenti privata Adrian – si prepara a sbarcare nel porto di Venezia. L'obiettivo del fondo di investimenti sarebbe quello di rilevare la quota del terminal Multi Service, acquisita dall'imprenditore carrarino Enrico Bogazzi appena tre anni fa (attraverso la società Port Invest partecipata al 65% da Transped srl che gestisce l'omonimo terminal a Porto Marghera in Darsena della Rana) il quale, a sua volta, sarebbe interessato a rilevare il terminal interportuale del Centro Intermodale Adriatico (la Cia della famiglia De Vecchi) che è tutt'ora in concordato fallimentare. Multi Service è una storica società e del porto veneziano –

fondata nel 1984 dagli imprenditori veneziani Giorgio Lorenzato e Franco Volpato – ha inoltre partecipazione strategica sul terminal Sorima di Chioggia. L'attività principale: impresa portuale di imbarco sbarco, per conto terzi, di ogni tipo di merce e in particolare di prodotti siderurgici in colli eccezionali e alla rinfusa, di altre rinfuse (cereali, sfarinati, fertilizzanti, sabbia, ecc.) di impiantistica, di altre merci varie e di traffico ro-ro.

Stando alle indiscrezioni che da giorni girano in ambienti portuali e riportate anche dal quotidiano economico "Il Sole 24 ore", l'investimento in Multi Service sarebbe di modesta entità e punterebbe a rilevare solo una quota societaria di minoranza. Per l'amministratore delegato di F2i, Renato Ravanelli, si tratterebbe, comunque, di una prima mossa per "sbarcare" nel settore dei porti, in cui fino ad oggi non ha mai investito, magari per valutare la possibilità di un investimento più consistente nel nuovo terminal Montesyndial di proprietà dell'Autorità portuale.

A tutt'oggi, infatti, F2i ha investito negli aeroporti di Bologna, Napoli, Malpensa, Alghero, Trieste e starebbe pensando di entrare anche nella gestione dell'aeroporto

di Verona in competizione con Enrico Marchi della Save; in aziende dei settori: energetico (come E2i Energie Speciali, partecipato da Edison, Ef Solare Italia, Rtr Energie Rinnovabili, Smb, Veronagest, El Towers, ecc.), autostradale (Infrafracs), delle telecomunicazioni (Iredos), sanitario (Gruppo Kos) e farmaceutico (Farmacrimi).

A sua volta Multi Service è il terminal di punta del comparto e ha appena investito oltre 3 milioni di Euro in una nuova Gru di ultima generazione (Biargano Model 6), prodotta dalla Konecranes Gottwald per potenziare le capacità di sollevamento. Oltre a Porto Marghera, F2i punterebbe anche a entrare nella gestione del porto di Massa Carrara controllata a tutt'oggi da Bogazzi. Multi Service a Porto Marghera ha in concessione un'area di 200 mila metri quadrati al Molo Sali, 90 dipendenti diretti e un fatturato che, nell'ultimo triennio, ha oscillato tra i 22 e i 25 milioni di euro. Anche nel 2019 è previsto un investimento di circa 4 milioni di euro per rinnovare le gru e le attrezzature di sollevamento. Anche il terminal di Transped opera nello stesso tipo di traffici, come pure la controllata Sorima a Chioggia. —

© BY NC ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI





## Il futuro di Porto Marghera



Il terminal Multi Service a Porto Marghera: nella società di gestione potrebbe presto entrare il fondo F2i partecipato da Cdp e anche dai cinesi di China Investment Corporation



**L'AMMINISTRATORE DELEGATO  
DEL FONDO DI INVESTIMENTO  
"F2I" RENATO RAVANELLI**



BAITA, MINUTILLO, BUSON, SAVIOLI E VOLTAZZA SI APPRESTANO A PATTEGGIARE

# Il pm ha chiesto la confisca di 25 milioni ai grandi accusatori del processo Mose

VENEZIA. I conti parlano di 25 milioni e rotti di euro. A tanto ammontano le richieste di confische per i cinque "Grandi Accusatori" del Mose – Piergiorgio Baita, Claudia Minuttillo, Nicolò Buson, Pio Savioli e Mirco Voltazza – che si apprestano a patteggiare la pena (tutti con la sospensione condizionale perché inferiore ai due anni) il prossimo 28 febbraio. Per sciogliere il nodo delle confische, nella scorsa udienza il gup Gilberto Stigliano Messuti aveva chiesto alla Procura di presentare un prospetto che tenesse conto di tutti i reati contestati nei capi d'imputazione e di quanto già versato da coloro che avevano patteggiato subito dopo l'esplosione dello scandalo. Nei giorni scorsi il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto ha depositato i conteggi effettuati dalla Guardia di Finanza, ora in mano ai difensori dei Grandi Accusatori che sono pronti a dare battaglia.

Dei 25.076.627,76 euro che per la Procura sono da confiscare, la parte del leone la fanno i 19 milioni e 150 mila euro contestati a Piergiorgio Baita, ex amministratore delegato di Mantovani, e Nicolò Buson, ex direttore finanziario della società, per quanto riguarda i marginamenti di Porto Marghera. A settembre 2017, per questo stesso filone erano stati condannati l'ex ministro Altero Matteoli e l'amico imprenditore Erasmo Cinque. Il tribunale aveva disposto la confisca (in parti uguali) ai due imputati. Ma Matteoli è morto a dicembre 2017 e Cinque ha

presentato appello. Al momento, dunque, di quei 19 milioni non è stato versato nemmeno un euro. Ora Baita e Buson sono chiamati a rispondere in solido.

E sempre Baita compare in quasi tutte le obbligazioni in solido per i diversi capi d'imputazione. Tra gli altri importi che la Procura veneziana chiede di confiscare ai Grandi Accusatori ci sono 1,3 milioni per la corruzione dell'ex presidente del Magistrato alle Acque Patrizio Cuccioletta (contestato a Baita, Buson e Savioli, consulente del consorzio della cooperative venete Coveco); 348 mila euro per la corruzione dell'allora presidente della Regione Giancarlo Galan (Baita, Buson, Savioli e Minuttillo, ex braccio destro di Galan); 1,7 milioni per la corruzione dell'allora assessore alla Mobilità Renato Chisso (Baita e Minuttillo). Le difese si batteranno per contestare l'importo delle confische. Spetterà al gup Stigliano Messuti stabilire le cifre definitive nella sentenza dei patteggiamenti, su cui non dovrebbero esserci problemi. Due anni la pena su cui accusa e difesa hanno trovato l'accordo per Baita, Minuttillo e Voltazza. Un anno e 8 mesi la proposta di patteggiamento per Savioli e Buson.

Particolarmente difficile pensare comunque che lo Stato possa aggredire beni degli imputati per importi che si preannunciano in ogni caso elevati. –

**Rubina Bon**

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Piergiorgio Baita al processo



# «Codice appalti, piano città, credito: subito il decreto per i cantieri veloci»

## IL DOCUMENTO ANCE

**Buia: basta ideologia sulle infrastrutture, danno competitività all'economia**

**Giorgio Santilli**

«È bene che dopo il vicepremier Salvini anche il vicepremier Di Maio si dica favorevole a un decreto legge per i cantieri veloci. Perché il tempo delle promesse da marinaio deve finire e anche il tempo delle ideologie sulle infrastrutture. Le infrastrutture sono beni collettivi, non individuali, che consentono ai cittadini di vivere meglio e alle imprese di essere più competitive, c'è poco da demonizzare o ridicolizzare con le battute su Lione. Ora attendiamo che il decreto si faccia davvero per sbloccare gli investimenti pubblici e che non si fermino opere in corso proponendo analisi per fare la quinta riprogrammazione in dieci anni». Gabriele Buia, presidente dell'Ance, vede con favore gli spiragli aperti negli ultimi 3-4 giorni dalle forze politiche di governo, ma resta sul chi va là. Servono i fatti ora, il tempo delle parole cui non corrispondono fatti è finito e il settore delle costruzioni è sull'orlo del baratro. Meno litigi, più fatti. A partire dal decreto che veramente aggredisca le lentezze burocratiche e stappi i colli di bottiglia.

Un canale diplomatico sembra riavviato fra i costruttori e il governo ma è una tregua fragilissima nei giorni in cui anche il governo rischia di cadere sulla questione infrastrutturale. Ance ripropone un documento con due piani temporali su cui lavora da tempo e su cui qualche convergenza sembra maturare. Le imprese chiedono subito «le norme per accelerare i tempi dei passaggi al Cipe, i visti della Corte dei Conti, le autorizzazioni edilizie e urbanistiche, le prime modifiche al codice degli appalti, lo sblocco dei fondi fermi al ministero dell'Ambiente, un piano sul "modello spagnolo" con corsie veloci per accelerare gli investimenti dei comuni, quelli per le scuole e

per il dissesto idrogeologico, un fondo di garanzia in favore delle banche che consenta di evitare la svendita dei crediti incagliati e nuove restrizioni di credito al settore, la velocizzazione dei pagamenti della pubblica amministrazione, una correzione dello split payment che oggi drena 2,5 miliardi di liquidità dal settore». Poi c'è il piano dello «sviluppo del Paese di medio-lungo periodo» con una riforma organica del codice degli appalti (che attualmente è prevista in un disegno di legge delega dai tempi molto lunghi), gli incentivi fiscali degli ecobonus e del sismabonus estesi alla «demolizione e ricostruzione», un programma di investimenti per rendere competitive le nostre città. Servono cifre, opere e impegni concreti. Un tavolo dove tracciare impegni concreti.

E proprio sul rilancio delle città - anche qui con fondi e programmi concreti - si svolge il nuovo pressing dell'Ance, immediato e di prospettiva perché la riqualificazione e la rigenerazione urbana può diventare la sfida del Paese. «Dopo il monitoraggio delle opere bloccate che ci ha portato a segnalare al governo 600 opere ferme per un valore di 36 miliardi - dice Buia - ora passiamo a un'opera sistematica e capillare di denuncia del degrado delle nostre città: faremo un censimento di ogni singolo edificio degradato e poi aspetteremo una risposta da chi deve trovare soluzioni. Lo sblocca-città dopo lo sblocca-cantieri. In questo modo faremo capire ancora meglio come questo settore sia al servizio della qualità della vita dei cittadini. Devono darci gli strumenti per intervenire, rendendo più conveniente e più facile investire per i cittadini e per le imprese».

Sul codice appalti, infine, le modifiche che dovrebbero scattare subito per l'Ance, quindi con decreto, sono anzitutto quelle che servono per rispondere alla procedura di infrazione Ue. «Le priorità sono il subappalto, i criteri di aggiudicazione, la qualificazione, la revisione prezzi e il contenzioso per cui le imprese hanno bisogno di risposte in tempi brevi».



**GABRIELE BUIA**

«Le infrastrutture sono beni collettivi che consentono alle imprese di essere più competitive»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

