

Rassegna del 21/10/2019

ANCE VENETO

19/10/2019	Cronaca Del Veneto	2	Mafia, "fenomeno preoccupante ma non dobbiamo avere paura"	...	1
20/10/2019	Resto del Carlino Rovigo	1	«Mafia, le imprese facciano muro» - «Mafia, non dobbiamo avere paura»	Bovenzi Mario	2

ASSOCIAZIONI ANCE

19/10/2019	Arena	9	L'edilizia veronese si riunisce per battere la concorrenza sleale	F.L.	4
20/10/2019	Arena	9	Giovani imprenditori: la Scuola arriva a «10»	Va.Za.	5
20/10/2019	Arena	11	Verona, attesa per il «bonus facciate»	Lorandi Francesca	6
20/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	L'Ater cerca condomini da comprare - Emergenza casa, bando dell'Ater per comprare condomini vuoti	Zicchiero Monica	8
19/10/2019	Gazzettino Treviso	20	Parma, posato il nuovo ponte firmato Maeg davanti al ministro	Giraud Elisa	10
19/10/2019	Piccolo	23	Vertice Ance-sindacati: rilanciare il settore edile	...	11
19/10/2019	Tribuna-Treviso	17	Maeg inaugura il super ponte di Parma davanti al ministro	...	12

SCENARIO

19/10/2019	Arena	12	«Autobrennero, strategie che escludono Verona»	E.S.	13
20/10/2019	Arena	11	Sostenibilità dell'abitare In Fiera i professionisti spiegano leggi e migliorie	F.L.	14
19/10/2019	Conquiste del Lavoro	4	Costruzioni, per rilanciare il settore serve una seria politica industriale	Martano Sara	15
19/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12	Porti europei uniti per crociere più piccole Venezia cala ancora	A.Zo.	16
20/10/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Emergenza casa, bando dell'Ater per comprare condomini vuoti	Zicchiero Monica	18
19/10/2019	Corriere delle Alpi	14	Pedemontana senza code avvio lento fra Tir e trattori	Salmaso Albino	20
19/10/2019	Corriere delle Alpi	34	Roda: «Per la pista da bob 40 milioni non bastano» - Roda lancia l'allarme: «Pochi 40 milioni per la pista da bob»	Segafreddo Alessandra	22
19/10/2019	Corriere delle Alpi	33	Ghedina: il treno delle Dolomiti deve passare in valle del Boite - «Il treno delle Dolomiti deve passare in Val Boite»	Segafreddo Alessandra	24
21/10/2019	Corriere delle Alpi	19	Assemblea della Cisl sulle case Ater	...	26
19/10/2019	Corriere Torino	13	Edilizia, le imprese ora investono ma non trovano addetti qualificati	C.B.	27
20/10/2019	Gazzettino	13	Pedemontana, esame sui flussi affidata allo studio del "No-Tav" - L'indagine sulla Pedemontana affidata allo studio del "No Tav"	Vanzan Alda	29
20/10/2019	Gazzettino	14	Mose pronto al test, ma manca il piano - Barriere del Mose pronte al primo test	Vittadello Raffaella	31
21/10/2019	Gazzettino Belluno	2	Sbocco a nord con la A27: l'accademico spiega il «no» - Autostrada, «bisogna abbandonare l'idea di uno sbocco a nord»	Bolzonello Giuditta	33
20/10/2019	Gazzettino Padova	5	Lorenzoni: «Nuova pediatria? Deve avere meno impatto» - Lorenzoni: «Pediatria si deve fare»	Cozza Nicoletta	35
20/10/2019	Gazzettino Padova	5	Liquidazione della Zip: scontro nella maggioranza	Al.Rod.	37
19/10/2019	Gazzettino Venezia	3	Crociere sostenibili per i porti europei	...	38
19/10/2019	Gazzettino Venezia	8	Paratoie del Mose, Cimolai curerà la manutenzione	Vittadello Raffaella	39
18/10/2019	Gente Veneta	17	San Giacometto, grazie alla pubblicità si restaura il campanile	Gasparon Marta	40
18/10/2019	Gente Veneta	21	Brevi - All'ex Sommergebilisti una struttura per il campo sportivo	...	42
20/10/2019	Giornale di Vicenza	9	Pedemontana "a tratte" Servono stime sul traffico	...	43
20/10/2019	Giornale di Vicenza	9	Valdastico Nord, votano i cittadini di tre Comuni	...	44
20/10/2019	Mattino Padova	23	Intervista a Bruno Barel - La città futura per Barel «La stazione luogo vitale da qui la rigenerazione» - «Le stazioni come luoghi vitali delle città La rigenerazione deve partire da qui»	Malfitano Claudio	45
20/10/2019	Messaggero Veneto	14	Ciclovie della regione affidate a Fvg Strade	...	48
20/10/2019	Messaggero Veneto Pordenone	18	Stop al consumo di suolo La città sarà "verticale" - Decisa la stretta al consumo di suolo Ora si punta sullo sviluppo verticale	Milia Martina	49
20/10/2019	Messaggero Veneto Pordenone	18	«Immobili, vendite ai livelli pre-crisi»	...	51
19/10/2019	Milano Finanza	75	Rapporto Immobiliare - Edilizia green per spingere i valori	Magna Laura	52
19/10/2019	Nuova Venezia	2	Crociere, patto tra porti «Stop ai giganti del mare» - Crociere, parola d'ordine sostenibilità Patto tra porti: le compagnie ci ascoltino	Tantucci Enrico	54
19/10/2019	Nuova Venezia	2	Intervista a Pino Musolino - «Ripensare nuove linee guida senza frenare lo sviluppo»	E.T.	56
19/10/2019	Nuova Venezia	3	«Contributo di sbarco di otto euro a persona e uso dello scalo a nord»	E.T.	57
19/10/2019	Nuova Venezia	3	«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»	E.T.	58
19/10/2019	Nuova Venezia	3	«Dal prossimo anno non più quattromila crocieristi al giorno»	E.T.	59
19/10/2019	Nuova Venezia	4	Passeggeri in calo nel 2020 ma Venezia resta leader	De Polo Giulio	60

19/10/2019	Nuova Venezia	25	«Le prove per il Mose a Malamocco rischiano di azzerare i traffici portuali»	<i>Favarato Gianni</i>	61
20/10/2019	Nuova Venezia	19	Tutte le paratoie alzate nel giorno dell'alluvione - Mose in funzione il 4 novembre si alzeranno insieme le 19 paratoie	<i>Vitucci Alberto</i>	62
19/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	In regione 400 imprese mafiose - Quasi 400 imprese criminali censite in Veneto: dominano le società di capitali	<i>Belloni Gianni</i>	64
19/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	Cherchi: «Il problema della mafia non è spiegarla, ma reprimerla»	<i>G.B.</i>	66
21/10/2019	Repubblica Affari&Finanza	42	Dossier Economia giusta - Riuso e riciclo ispirano l'urbanistica	<i>Gianfrate Valentina - Longo Danila</i>	67
20/10/2019	Tribuna-Treviso	44	Una sala d'aspetto all'ex Pagnossin firmata da quattro giovani architetti	<i>Simeoni Laura</i>	70

IL PRESIDENTE DI ANCE

MAFIA, "FENOMENO PREOCCUPANTE MA NON DOBBIAMO AVERE PAURA"

Ghiotti commenta le recenti notizie sulle infiltrazioni in Veneto

"L'allarme lanciato dal Procuratore distrettuale antimafia **Bruno Cherchi** è un richiamo che non dobbiamo sottovalutare e che ci impone come imprenditori e come **Ance Veneto** un'assunzione di responsabilità. Le infiltrazioni mafiose infatti costituiscono un fenomeno preoccupante che sta cercando di inquinare un sistema sano e virtuoso come quello veneto. Purtroppo l'edilizia non è immune, ma per **Ance Veneto** la legalità è un elemento cardine ed un costante punto di riferimento nell'attività quotidiana". Così il presidente di **Ance Veneto**, **Paolo Ghiotti**, commenta le recenti di notizie sulle infiltrazioni mafiose in Veneto e l'allarme lanciato dal Procuratore Bruno Cherchi. "Come diceva Roosevelt l'unica cosa di cui avere paura è la paura. Per questo come associazione raccogliamo l'allarme del Procuratore Cherchi e faremo di tutto per far prevalere la legalità, che non solo è un principio fondante ma rappresenta un valore cardine. Purtroppo il settore dell'edilizia, come tanti altri, attira gli appetiti delle organizzazioni malavitose, ma da parte nostra l'attenzione è alta e promuoveremo la cultura della legalità come stiamo già facendo". "Non posso che ringraziare il Procuratore", ha concluso, "la magistratura e le forze dell'ordine per il lavoro svolto. Questi territori ed il nostro sistema imprenditoriale devono rimanere un presidio della legalità".



Paolo Ghiotti



«Mafia, le imprese facciano muro»

L'appello del presidente degli edili dopo l'allarme del procuratore sulle infiltrazioni criminali

Servizio a pagina 2

«Mafia, non dobbiamo avere paura»

L'appello del presidente di [Ance Veneto](#) [Paolo Ghiotti](#) agli imprenditori dopo l'allarme sulle infiltrazioni criminali

IL FENOMENO

L'allarme è stato lanciato dal procuratore Bruno Cherchi

FARE MURO

«Ognuno di noi deve dare un contributo che può essere determinante»

«Come diceva Roosevelt l'unica cosa di cui avere paura è la paura», si apre con questa citazione l'intervento del presidente di [Ance Veneto](#), [Paolo Ghiotti](#), che scende in campo dopo l'allarme sulle infiltrazioni mafiose in Veneto lanciato dal procuratore Bruno Cherchi. Ghiotti, che parla da un osservatorio privilegiato del mondo dell'imprenditoria, invita a non sottovalutare l'emergenza legata ai fenomeni criminali che possono mettere a repentaglio il nostro tessuto economico. Il suo appello alle imprese, chiamate ad ergersi a baluardo della legalità.

L'allarme del procuratore distrettuale antimafia Bruno Cherchi è un richiamo forte

«Certo, un richiamo che non dobbiamo sottovalutare e che ci impone come imprenditori e come [Ance Veneto](#) un'assunzione di responsabilità. Le infiltrazioni mafiose costituiscono un fenomeno preoccupante che sta cercando di inquinare un sistema sano e virtuoso come quello veneto. Purtroppo l'edilizia non è immune, ma per [Ance Veneto](#) la legalità è un elemento cardine ed un costante punto di riferimento nell'attività quotidiana»

Il Polesine è toccato da queste infiltrazioni?

«In Veneto ci sono sette province, una è quella di Rovigo. Nessuno, ripeto nessuno, è esente da questi fenomeni. Certo siamo una realtà più piccola, con

un'economia non così forte come quella di altre province. Ma questo allarme riguarda anche noi»

Che fare?

«Il mio è un appello che si rivolge all'etica, intesa nella sua radice che ci porta alla lingua greca. Ovvero, una netta distinzione tra il bene ed il male. Siamo imprenditori ed anche uomini con valori ben precisi, ognuno di noi deve dare un contributo che può essere determinante, se sommato all'impegno di tutti, per fare anche da barriera, per salvaguardare la cultura della legalità, un valore assoluto. Per questo come associazione raccogliamo l'allarme del procuratore e faremo di tutto per far prevalere la legalità, che non solo è un principio fondante ma rappresenta un valore cardine. Purtroppo il settore dell'edilizia, come tanti altri, attira gli appetiti delle organizzazioni malavitose, ma da parte nostra l'attenzione è alta e promuoveremo la cultura delle legalità come stiamo già facendo»

L'edilizia è uno dei settori da sempre più appetibili per le organizzazioni di matrice mafiosa

«La crisi che ha investito l'edilizia ha fatto pensare alle organizzazioni criminali di poter aggredire il nostro settore che, al di là di alcuni casi isolati, è composto da persone serie e perbene e che

operano a interno e a veo e - la legalità. Con una metafora, se un cuoco mette le mani nella dispensa e ruba questo non vuole certo dire che tutti i cuochi sono dei delinquenti. Anzi, scopo primario dell'associazione è proprio quello di isolare e denunciare le mele marce che finiscono per infangare il nome di uomini che ogni giorno si rimboccano le maniche, che con le loro imprese danno lavoro e producono ricchezza per un intero territorio. Ricordiamo che se gira l'edilizia gira tutta l'economia»

Lo spirito di corpo è fondamentale davanti all'emergenza criminale

«Agli imprenditori che subiscono minacce o pressioni dico in modo chiaro che non sono soli, [Ance Veneto](#) è al loro fianco e farà il possibile per tutelarli e dare loro il supporto necessario dove possibile. Non posso che ringraziare il procuratore, la magistratura e le forze dell'ordine per il lavoro che hanno svolto e che continuano a svolgere. Questi territori ed il nostro sistema imprenditoriale devono rimanere un presidio delle legalità nel senso più pieno e vitale del termine».

Mario Bovenzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHI E'

Una storia di famiglia

L'azienda dal 1926 nel settore edile Specializzata nel restauro

L'imprenditore Paolo Ghiotti è il legale rappresentate e direttore tecnico della Ghiotti di Paolo e Sereno Ghiotti snc, impresa storica di Trecenta, un fiore all'occhiello nell'economia del nostro Polesine. L'azienda, una dinastia di famiglia, è attiva sin dal 1926 nel settore dell'edile specializzata nel restauro,

in particolare, nel recupero di monumenti. Ghiotti da alcuni mesi è il nuovo presidente di **Ance Veneto**, l'associazione dei costruttori edili. E' stato eletto dai presidenti delle sette associazioni provinciali del sistema **Ance Veneto** nell'ultima assemblea che si è svolta nella sede dell'associazione a Padova. Ghiotti succede a Giovanni Salmistrari, presidente uscente che è rimasto in carica per due mandati consecutivi dal 2015 e che andrà a ricoprire il ruolo di presidente in Ance Venezia al posto di Ugo Cavallin.



AL TIMONE

Paolo Ghiotti presidente di **Ance Veneto**

LAVORO. Dall'accordo tra Ance Cassa Edile, Esev e sindacati nasce la piattaforma online Check

L'edilizia veronese si riunisce per battere la concorrenza sleale

Una piattaforma virtuale che, incrociando dati, evidenzierà le anomalie dei cantieri. Si chiama Check e nasce dall'accordo siglato da Cassa Edile di Verona, Ance, Esev Cpt, sindacati (Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil) e ordini professionali di geometri, ingegneri e architetti. L'obiettivo è creare un bacino di imprese sane, visualizzabili dal portale, dal quale i committenti possano attingere dando uno schiaffo alla concorrenza sleale delle aziende che applicano contratti differenti da quello dell'edilizia, non tutelando la sicurezza dei lavoratori e riducendo i costi.

«Dopo il manuale per la sicurezza e la regolarità nei cantieri», ha detto ieri durante la firma del protocollo il presidente di Ance Carlo Trestini, «nasce una nuova sinergia per il contrasto alla concorrenza sleale». Le aziende registrate alla Cassa Edile a fine 2018 erano 1.876, 120 in più in un anno, «ma molte imprese che lavorano nei cantieri non sono iscritte e applicano contratti diversi», ha ammesso il presidente della Cassa Edile Alberto Guerra. «Queste realtà», ha aggiunto, «oltre a creare concorrenza sleale non applicano tutele di sicurezza sul lavoro previste dal contratto edile. Il proto-

collo fornirà a professionisti e imprese una piattaforma software di semplificazione, automazione e informatizzazione delle attività di gestione dei cantieri». Da una parte le imprese che decideranno di iscriversi potranno condividere con facilità attrezzature, documentazione, verificare adempimenti in scadenza che saranno segnalati da alert, e la regolarità. Dall'altra parte, i professionisti potranno costantemente monitorare le condizioni dei cantieri, verificare l'idoneità tecnico professionale delle imprese coinvolte, il contratto applicato e gli adempimenti sulla sicurezza. I committenti, grazie a un unico portale, si renderanno conto della regolarità e legalità del cantiere. A questo scopo sono stati coinvolti nel protocollo gli ordini professionali. Ieri erano presenti per la firma il presidente del Collegio dei geometri Fiorenzo Furlani, quello dell'Ordine degli ingegneri Andrea Falsirolo e dell'Ordine degli architetti Amedeo Margotto che ha sottolineato: «Questo accordo è un esempio educativo concreto: chi non rispetterà le regole di serietà e trasparenza finirà per isolarsi, facendosi escludere dagli appalti e rimanendo fuori dal mercato». ● F.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FORMAZIONE. Chiusa l'1^a edizione. Prossima? Entra Confagricoltura

Giovani imprenditori: la Scuola arriva a «10»

L'iniziativa coinvolgerà un'altra associazione

È stato l'anno del «ricambio» per la Scuola per l'imprenditoria, promossa dai gruppi Giovani delle associazioni datoriali di Verona e provincia e da alcuni ordini professionali. «La stragrande maggioranza degli iscritti all'undicesima edizione, una cinquantina di elementi su poco meno di 70 frequentanti, è alla sua prima partecipazione. E ciò rassicura sul fatto che il progetto, al quale abbiamo lavorato in questi anni, viene apprezzato e avrà continuità».

Ne è certo Michele Rossetto, presidente del gruppo Giovani di Confcommercio, che da cinque anni coordina la Scuola, e che – causa anagrafe – ieri, al Museo Nicolis di Villafranca, ultima tappa del percorso formativo 2019, ha detto addio alla realtà che ha contribuito a radicare nel Veronese.

Al suo fianco quest'anno ci sono stati Davide Zorzi per Confindustria, Francesco Tosato per Confcooperative, Michele Cicala per Ance, Michele Ghibellini per Apindustria, Gabriele Garmilli ed Emanuele Dossi per Confartigianato e Alberto Giarola per Casartigiani, oltre ai rappresentanti dei gruppi Giovani di due ordini professionali, Filippo Toso per gli Ingegneri e Massimo Dal Forno per gli Architetti.

«Presto entreranno anche i

Giovani di Confagricoltura – prosegue – arriveremo così a 10 organizzazioni ed enti rappresentati. Un unicum in Italia, che molte altre province cercano di replicare, finora senza riuscirci». La Scuola ha trovato anche sostenitori istituzionali, come la Camera di Commercio, e della finanza, come Banco Bpm.

«A contribuire al successo della formula – osserva Valeria Fraccaroli, consigliere delegata Confindustria Giovani – è la modalità di formazione esperienziale proposta, mentre il valore aggiunto è rappresentato dal network che riusciamo ad attivare: una rete di conoscenza tra imprenditori del territorio che potrà servirci anche in futuro, nella nostra attività quotidiana».

Quattro le giornate proposte quest'anno, da aprile, intitolate «Allena il tuo talento», dalle 9 alle 18. Già individuato anche il tema da sviluppare nel 2020, centrato su efficienza ed efficacia da sviluppare in azienda. «Per chi fa impresa occorre porsi l'obiettivo concreto di utilizzare meno risorse, in una logica di responsabilità sociale, ambientale ed economica. Strategico sarà anche comunicare questo risultato fuori dall'azienda per costruire un filo diretto con il territorio e con la comunità di appartenenza», conclude Fraccaroli. ● **Va.Za.**



I rappresentanti dei Giovani delle categorie e degli ordini veronesi



EDILIZIA. Quasi metà degli edifici in provincia e il 62,3 per cento in città risale agli anni Sessanta e Settanta e mostra i segni del tempo. La «manovra» apre una possibilità

Verona, attesa per il «bonus facciate»

Trestini dell'Ance: ma non vanno toccati gli incentivi esistenti. Segala: ricadute positive su decoro e risparmio energetico

Credito d'imposta del 90% nel caso di interventi: un giro d'affari che potrebbe valere 2,8 miliardi

Francesca Lorandi

Quasi la metà, il 48,1%, delle case e dei condomini che si trovano in provincia e il 62,3% di quelli presenti in città, è stato costruito prima del 1970. E, nella maggior parte dei casi, non ha subito ristrutturazioni o rigenerazioni recenti con conseguenze sul decoro, sulla cura e pure sul risparmio energetico.

Ecco allora che il «bonus facciate» introdotto dalla Manovra approvata «salvo intese» nella notte del 15 ottobre a Palazzo Chigi, potrebbe trovare terreno fertile nel Veronese. Il condizionale per ora è d'obbligo, nulla è ancora stato definito, tuttavia questo aiuto fiscale per il «maquillage» di palazzi e condomini sta già ricevendo il plauso degli addetti ai lavori.

Entrando nel dettaglio, l'incentivo introduce, per il prossimo anno, un credito d'imposta del 90% per le spese sostenute per il restauro e il recupero delle facciate degli edifici, con effetti immediati sull'occupazione nel settore edilizio, sul decoro urbano e sulle entrate fiscali. L'Ance nazionale qualche calcolo lo

ha già fatto: il giro d'affari che potrebbe essere innescato dal nuovo incentivo vale almeno 2,8 miliardi di euro l'anno, con un costo complessivo per l'erario di circa 112 milioni di euro nel 2021, il primo anno in cui si manifesteranno gli effetti finanziari sul bilancio statale.

Tuttavia Carlo Trestini, presidente di Ance Verona, puntualizza: «È fondamentale che questo bonus non si sostituisca né porti a una riduzione degli incentivi già esistenti, quello sismico e quello per il risparmio energetico. Inoltre non deve essere cambiato, come si è ipotizzato, il sistema della cessione del credito che permette anche a chi ha un reddito basso di usufruire degli incentivi, ad esempio gli anziani che vivono nei condomini». Conclude Trestini: «Se resteranno tutti i bonus già attivi e si aggiungerà quello per le facciate, a Verona ci sarà un alto numero di domande. Sarebbe assurdo non sfruttare l'occasione: con tutti questi benefici l'intervento viene a costare al proprietario il 30, 40% del prezzo complessivo».

L'assessore all'Urbanistica del Comune di Verona, ed ex presidente dell'Ordine degli ingegneri Ilaria Segala, definisce questo incentivo «incredibile, soprattutto se sfruttato integrando più interventi, dalla tinteggiatura alla realizzazione del cappotto: ci saranno ricadute positive sul decoro ma anche sul rispar-

mio energetico, perché non ha senso parlare di ridurre le temperature nelle abitazioni se poi mura e serramenti provocano dispersione del calore». In questa situazione ci sono molti palazzi e condomini in città, «soprattutto quelli costruiti tra gli anni Sessanta e i Novanta», spiega Segala, «quando il cappotto non si usava. Parliamo della maggior parte degli edifici che si trovano fuori dal centro».

La data di costruzione di un immobile infatti dice già molto su quali siano le sue mancanze e lacune sia dal punto di vista antisismico che energetico.

«Le leggi sono uscite in maniera graduale nel tempo», fa notare Andrea Falsirrollo, presidente dell'Ordine degli ingegneri, «quindi sappiamo che le abitazioni costruite prima del 1974, che a Verona sono il 42% del totale, non hanno seguito alcuna pratica costruttiva di prevenzione antisismica. Vanno poi valutati lo stato di manutenzione e la struttura portante dell'edificio».

«Il bonus facciate», aggiunge Michele Ischia, presidente provinciale dell'Associazione nazionale amministratori condominiali (Anaci), «è arrivato inaspettato e non è certo da poco, considerando che circa un quinto dei condomini veronesi presenta segni di decadimento. Oltre a garantire la sicurezza, l'incentivo sarà importante per riqualificare interi quartieri e isolati». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Interventi su un condominio: il bonus facciate può aprire opportunità anche per molti edifici veronesi

L'Ater cerca condomini da comprare

Bando per trasformarli in alloggi pubblici. Speranzon: oggi solo 250 case libere

VENEZIA Ater cerca condomini, a Venezia e Mestre per farne case da assegnare a chi chiede un alloggio pubblico. «Ci sono 3.500 richieste nel capoluogo ma noi abbiamo pronte solo 250 case; un altro centinaio ne ha il Comune — dice il presidente Speranzon — Se anche ci mettiamo i 5 milioni di gara in corso per ristrutturare altri 114 alloggi in provincia e altri 20 in ristrutturazione a Marghera, non arriviamo alla cifra». Giovedì il consiglio straordinario sulla casa.

a pagina 11

Emergenza casa, bando dell'Ater per comprare condomini vuoti

Speranzon: «3.500 domande e solo 250 alloggi liberi». Giovedì il consiglio straordinario

VENEZIA Cercasi condomini, blocchetti terra-cielo in vendita a Venezia e Mestre per farne case da assegnare a chi chiede un alloggio pubblico. «Ci sono 3.500 richieste nel capoluogo ma noi abbiamo pronte solo 250 case; un altro centinaio ne ha il Comune — enumera il presidente dell'Ater Raffaele Speranzon — Se anche ci mettiamo i 5 milioni di gara in corso per ristrutturare altri 114 alloggi in provincia (dei quali 50 nel capoluogo) e altri 20 in riattazione a Marghera, non arriviamo alla cifra. Neanche se rendessero disponibili tutti insieme i 600 sfitti da mettere in sicurezza, ci arriveremmo. Di qui l'idea di un bando per comprare edifici già realizzati ma invenduti». Il dato di 3.500 richieste fa riferimento ai cittadini che hanno risposto al bando di edilizia residenziale pubblica del Comune, quelli che insomma vorrebbero una casa a canone calmierato rispetto al libero mercato ma che non sono finiti in graduatoria. Altri diecimila tra veneziani e mestrini sono già inquilini pubblici, quasi il 4% della popolazione. Ma il mercato privato è quello che è. Per questo Ater lancia l'idea del bando per comprare appartamenti invenduti ultimati o da completare. Sarà emanato a breve e prevede alcune condizioni: niente appartamenti singoli invenduti, solo edifici interi con minimo sei appartamenti ubicati del capoluogo, non di

lusso, liberi da ipoteche e gravami, in norma con superfici e autorizzazioni, non occupati, con impianti a norma, garanzia sui lavori e i materiali impiegati, antisismici, con certificazione energetica e antisismica, senza barriere architettoniche e con i servizi allacciati. «Ok, sembra troppo ma queste sono le caratteristiche che devono avere gli alloggi pubblici per poter essere assegnati — dice il presidente — E questo spiega come mai sia così complesso rimettere a norma i 600 sfitti, molti dei quali richiederebbero interventi da 70mila euro. Vorremmo assegnare quanti più appartamenti possibili il prossimo anno». Via Sansovino e Marghera sembrano i quartieri con maggiore disponibilità. Gli edifici potranno essere acquisiti con un prestito da richiedere a Cassa Depositi e Prestiti quando sarà chiara l'entità dei palazzi costruiti e invenduti dal Lido a Favaro, dalla Giudecca a Zelarino. «Non esiste un censimento sul costruito invenduto e questo bando svolgerà una funzione essenziale di mappatura — riflette il presidente dei costruttori di Ance Venezia Giovanni Salmistrari — Purtroppo molte operazioni immobiliari bloccate sono figlie della crisi del 2007/2008 ed evidentemente sono all'asta o sottoposte a procedimenti fallimentari, e quindi non libere da vincoli come richiede il bando». Il

grosso del patrimonio è negli appartamenti singoli o nelle villette bi-tri o quadrifamiliari, escluse dal bando: permetterebbero una distribuzione sociale meno connotata rispetto a quella dei condomini interamente popolari ma comporterebbero una complicazione per la gestione tra centinaia di assemblee di condominio. «L'idea di Ater è intelligente — dice Salmistrari — Se potessi dare un consiglio, direi di andare alle aste: ci sono almeno una decina di palazzine tra Venezia e Mestre all'incanto cui mancano certificazioni e finiture che potrebbero essere comperate, completate e assegnate». Il tema case popolari al momento è però quello degli affitti aumentati dalla Regione e del rischio di decadenza per migliaia di famiglie. Giovedì il consiglio comunale a tema chiesto da tutte le opposizioni farà il punto. «Ribadiremo la nostra richiesta di aumento della soglia Isee a 30mila euro, della franchigia per gli anziani e il ricalcolo dei canoni eccessivamente aumentati», riassume l'assessore fucsia alla Coesione Sociale Simone Venturini.

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Tra inquilini attuali e aspiranti inquilini, quasi il 4 per cento della popolazione di Venezia chiede una casa pubblica

● Ci sono 3.500 persone rimaste senza una risposta alla domanda di una casa Erp

● Ater e Comune il prossimo anno possono mettere a disposizione 250 alloggi al massimo anche se le 600 case vuote potessero essere sistemate la domanda resterebbe ancora altissima

● Ater propone ora di comprare edifici già pronti e liberi per fare case pubbliche



L'idea Ater Venezia farà un bando per comprare condomini liberi da trasformare in case pubbliche

Parma, posato il nuovo ponte firmato Maeg davanti al ministro

VAZZOLA

È anche grazie al lavoro della Maeg Costruzioni spa di Vazzola se Parma ha nuovamente il suo ponte sul fiume Baganza, spazzato via dall'alluvione di cinque anni fa. La colonna vertebrale in metallo del ponte è stata realizzata dalla Maeg e posata ieri. Il manufatto è lungo 72 metri e pesa 90 tonnellate. L'innalzamento e la posa del traliccio sono stati eseguiti da due gigantesche autogrù, giunte appositamente la scorsa notte. Una è stata stabilizzata sul fondo del torrente.

«Si tratta di un unico arco da riva a riva - ha spiegato Alfeo Ortolan, fondatore e presidente di Maeg Spa - e data la grande gittata c'era il pericolo di oscillazioni. Che non ci saranno, perché sono state progettate e applicate delle masse collegate al ponte». La commessa nel suo complesso è stata realizzata in società temporanea di impresa con la Buia Nereo Srl. Il Comune ha bloccato il traffico nella zona per consentire i lavori ed ha anche indicato percorsi e zone di sosta per le persone che avessero desiderato assistere alla spettacolare operazione. Con il sindaco di Parma Federico Pizzarotti e Nereo Buia, titolare dell'impresa e presidente nazionale Ance, ha assistito alle operazioni il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli.

«Una testimonianza diretta del grande interesse che ha per la cittadinanza il piccolo ponte Navetta, ora nuovo» ha commentato il patron della Maeg.

L'azienda è un'eccellenza del territorio. Tutti i componenti in acciaio delle costruzioni Maeg sono fabbricati nei cinque stabilimenti tra le province di Treviso e di Pordenone. È di un mese fa la notizia che è entrata ufficialmente nella classifica mondiale delle top 250 International contractors (appaltatori internazionali). Sono dodici in tutto le imprese italiane presenti in questa specifica classifica pubblicata ogni anno dal settimanale statunitense "Engineering News Record". L'azienda di Vazzola compete, quindi, con i colossi cinesi e statunitensi per i grandi lavori in atto nel mondo. Solo nello scorso mese di maggio, ad esempio, si era aggiudicata la commessa da serie A per l'ammodernamento dello stadio della squadra di calcio dell'Atalanta. «È per noi la certificazione del grande passo avanti fatto sui mercati internazionali - ha detto il presidente Ortolan - che ci coglie, tra l'altro, in una fase di forte espansione. Il cospicuo portafoglio ordini di oltre 220 milioni di euro porterà il nostro export dal 70 all'80 per cento del fatturato, che con i 102 milioni del 2018 ha raggiunto il record nella storia dell'azienda».

Elisa Giraud



LA POSA Due autogrù per il ponte sul Baganza a Parma



APPELLO ALLA REGIONE

Vertice Ance-sindacati: rilanciare il settore edile

TRIESTE. Le organizzazioni imprenditoriali edili di Ance Fvg, Confartigianato e hanno incontrato i sindacati per analizzare la situazione del settore delle costruzioni che in regione continua ad essere negativa con prospettive di ulteriore aggravamento.

Organizzazioni imprenditoriali e sindacali preso atto che la Regione è attualmente impegnata ad adottare provvedimenti di sostegno e di stimolo sia nel settore dell'edilizia privata che in quello dei lavori pubblici che potrebbero determinare un'accelerazione nella risoluzione della lunghissima crisi settoriale delle costruzioni rivolgono, nelle more dell'adozione di tali provvedimenti, un appello all'Amministrazione regionale affinché venga valutata l'opportunità di introdurre nel settore dell'edilizia privata, inediti strumenti di salvaguardia dell'imprenditoria locale e delle maestranze finalizzati alla prevenzione.



L'AZIENDA HA SEDE A VAZZOLA

Maeg inaugura il super ponte di Parma davanti al ministro

VAZZOLA. Ieri a Parma è stato calato il nuovo ponte Navetta ed è stata così sanata la ferita dell'alluvione di cinque anni fa per la piena del Baganza. Realizzato per la parte in metallo da Maeg Spa di Vazzola, il manufatto è lungo 72 metri e pesa 90 tonnellate. L'innalzamento e la posa del traliccio sono stati eseguiti da due gigantesche autogrù, giunte appositamente la scorsa notte. Una è stata stabilizzata sul fondo del torrente. «Si tratta di un unico arco da riva a riva» spiega Alfeo Ortolan, fondatore e presidente di Maeg Spa, «e data la grande gittata c'era il pericolo di oscillazioni. Che non ci saranno, perché sono state progettate e applicate delle masse collegate al ponte. La commessa nel suo complesso è stata realizzata in società temporanea di impresa con la Buia Nereo Srl».

Una ordinanza del Comune diffusa ieri ha bloccato il traffico nella zona per consentire i lavori e ha indicato percorsi e zone di sosta per le persone che avessero desiderato assistere alla spettacolare operazione. Con il

sindaco di Parma Federico Pizzarotti e Nereo Buia, titolare dell'impresa e presidente nazionale Ance, ha assistito alle operazioni il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli. «Una testimonianza diretta del grande interesse che ha per la cittadinanza il piccolo ponte Navetta, ora nuovo» ha detto Ortolan.

L'AZIENDA

Maeg Costruzioni, una società per azioni controllata, come detto, totalmente dalla famiglia di Alfeo Ortolan, fondata nel 1978, è un international player nel settore delle costruzioni, sia come General Contractor che come specialista nella lavorazione di carpenteria in acciaio medio-pesante. Le opere Maeg sono presenti in oltre venti Paesi in tutto il mondo. Sono 65 mila le tonnellate all'anno che determinano la capacità produttiva dei cinque stabilimenti di 160 mila metri quadrati coperti, distribuiti tra le province di Treviso e di Pordenone (uno a Vazzola, due a Codogné, uno a Maron di Brugnera e uno a Budoia). —



L'inaugurazione del ponte sul Baganza ieri pomeriggio



La denuncia del Pd

«Autobrennero, strategie che escludono Verona»

«Le strategie della società Autobrennero Spa sono orientate contro Verona e in particolare contro lo sviluppo del Quadrante Europa». Lo afferma il senatore del Pd Vincenzo D'Arienzo, della commissione infrastrutture di Palazzo Madama. E parla di «una evidente strategia che mira a escludere Verona dall'importante partita logistica che si sta aprendo, determinando, peraltro, un'irrazionale conflittualità ai danni dell'interporto del Quadrante Europa di proprietà pubblica di soci veronesi». Le «brutte novità», secondo D'Arienzo, «sono due: con un emendamento al Decreto Sbloccantieri, pochi mesi fa era stata data la possibilità alla società autostradale di realizzare, con il fondo costituito dai proventi accantonati dal 1997, l'interporto di Isola della Scala in barba alle prospettive del Quadrante Europa ed alle legittime esigenze dei Comuni della zona. Secondo», aggiunge, «nello schema di accordo tra il ministero dei Trasporti e i soci

della Brenner Corridor Spa, la società pubblica che dovrà ricevere la concessione della tratta Modena-Brennero, approvato dal Cipe nel maggio scorso e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 30 settembre, viene confermata la costruzione dell'interporto ferroviario di Isola della Scala, ma non c'è alcun riferimento al coinvolgimento del Quadrante Europa, diversamente da quanto stabilito nel protocollo d'intesa del 2016 firmato dall'allora ministro Graziano Delrio». E conclude invitando il presidente della Provincia, proprietaria del 33,33% del Consorzio Zai oltre che vicepresidente di A22, «a farsi carico della problematica e stimoli anche il sindaco di Verona». Silvano Stellini, presidente della Quadrante Servizi, auspica «un sussulto a difesa degli interessi del territorio veronese». Chiede «un urgente tavolo tra i soci per rivedere gli accordi» Giandomenico Allegri, del Cda del Consorzio Zai. La vicenda, chiosa infine Maurizio Facincani, segretario provinciale del Pd, «dimostra che nel centrodestra manca una visione strategica». **E.S.**



Le leggi del condominio

Sostenibilità dell'abitare In Fiera i professionisti spiegano leggi e migliorie



Virginia Gambino e Andrea Falsirollo

L'amministratore condominiale è obbligatorio nei palazzi con più di otto alloggi che, tra Verona e provincia, sono circa il 21 per cento del totale. In una fetta importante di edifici, mancando l'amministratore, è quindi più complicato prendere decisioni su eventuali interventi da fare e anche conoscere tempi e modi per recuperare, per esempio, gli investimenti fatti.

Anche professionisti e privati cittadini devono quindi essere informati su come vada valutata la salute dei condomini, come possano essere gestiti al meglio, e come vada condotta la loro riqualificazione. Temi che verranno affrontati oggi e domani negli spazi di Veronafiere, con un evento interamente dedicato al «Condominio Sostenibile». Andrea Falsirollo, il presidente dell'Ordine degli Ingegneri che organizza l'evento insieme a Virginia Gambino Editore.

«Durante la fiera, che si

rivolge ad amministratori di condomini, professionisti, ma anche e soprattutto ai singoli cittadini, verranno elencati e spiegati in dettaglio tali strumenti, per aggiornare su quali siano le migliorie prioritarie per gli edifici più datati e in che modo si possa risparmiare utilizzando le agevolazioni, a garanzia di sicurezza ed estetica», spiega Andrea Falsirollo, presidente dell'Ordine degli ingegneri che organizza l'evento insieme a Virginia Gambino Editore.

Oggi, dalle 10 alle 18.30, nel giorno di apertura della fiera, ingegneri e professionisti saranno a disposizione, nei padiglioni e con gazebo informativi in piazza Bra e in piazza Catullo a Bardolino, per informare i cittadini anche sui rischi sismici, in occasione della seconda Giornata nazionale per la Prevenzione Sismica. «La data di costruzione di un immobile dice già molto su quali siano le sue mancanze - conclude Andrea Falsirollo e lacune sia dal punto di vista antisismico che da quello energetico». **F.L.**



Costruzioni, per rilanciare il settore serve una seria politica industriale

Passare dalle intenzioni ai fatti. E' quanto chiedono i sindacati di categoria FenealUil, Filca-Cisl, Fillea-Cgil per aprire una vera e propria stagione di rilancio per il settore delle costruzioni.

Per i sindacati questo sviluppo ha bisogno di una politica industriale seria attraverso il rafforzamento delle infrastrutture, lo sblocco dei cantieri, la messa in sicurezza del territorio, la riforma del Codice Appalti, l'affermazione della legalità, la sicurezza dei lavoratori.

I sindacati si incontreranno lunedì a Roma in occasione dei direttivi nazionali unitari. "L'iniziativa - spiegano i segretari generali delle tre categorie Vito Panzarella, Franco Turri, Alessandro Genovesi - servirà a ribadire le nostre proposte e a definire una giornata di iniziative e di sensibilizzazione, dopo lo sciopero generale del 15 marzo scorso. In particolare chiediamo una vera politica industriale in favore del settore delle costruzioni, il rilancio della rete infrastrutturale, con particolare attenzione al Sud e alle opere di 'Connettere l'Italia', una vera riforma previdenziale che riconosca che i lavori non sono tutti uguali, una riforma fiscale che riduca le tasse a lavoratori e pensionati, un forte contrasto all'elusione contrattuale e al lavoro nero, con il rafforzamento del Durc e la diffusione della congruità. Molto importante - continuano i sindacati - anche una maggiore tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, a partire dall'introduzione della Patente a punti e dall'inasprimento e certezza delle pene, la corretta applicazione dei contratti edili nei cantieri contro ogni forma di dumping, il recupero del deficit di tutele, di trasparenza e di lotta alla criminalità introdotto dal decreto sblocca cantieri. L'incontro con la ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli è stato sicuramente positivo - concludono - ma è solo un primo passo".

Sara Martano



Porti europei uniti per crociere più piccole Venezia cala ancora

Nel 2020 previsto l'1,6 per cento di passeggeri in meno

Grandi navi

VENEZIA Nella splendida, ma piccola, Dubrovnik hanno messo un limite secco: ogni giorno non possono entrare nel centro storico della città più di 4 mila crocieristi. Ad Amsterdam la giunta comunale sta ragionando di una ri-localizzazione del terminal più lontano dal centro della città, visto che quello attuale è a poche centinaia di metri in linea d'aria dal Rijksmuseum. A Palma di Maiorca tre mesi fa ha fatto notizia un manifesto anti-crociere firmato da oltre 10 mila residenti, con un agguerrito comitato «no grandi navi» locale. A Marsiglia e Cannes hanno sottoscritto degli accordi che ricordano il *blue flag* di Venezia, per l'uso di carburanti più green quando i «giganti del mare» si avvicinano al porto. Sembra di essere in laguna, appunto, e verrebbe da dire che tutto il mondo è paese. O perlomeno l'Europa, dove i porti crociere sono tutti caratterizzati da limiti fisici, spesso incastonati

in nuclei urbani antichi e storici e per questo fragili.

A luglio il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia Pino Musolino aveva lanciato l'idea di una «classe Europa», cioè una categoria di navi da crociera più

adatte al contesto dei porti del Vecchio continente, in controtendenza con il gigantismo navale che si sta sviluppando nel mercato oceanico-caraibico. «Quel tipo di gigantismo è finito, il paradigma deve cambiato - commenta Musolino - Dopo 20 anni è ora di innescare un nuovo ciclo, non può più essere il porto a terra a inseguire le compagnie». Ieri mattina a Venezia si è tenuta la prima riunione di questo gruppo di lavoro nascente, che si è poi riaggiornato proprio a Maiorca per gennaio. I delegati degli scali di Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen. Cannes. Dubrovnik, Ma-

laga, Marsiglia. Fos (avrebbe dovuto esserci anche Barcellona, bloccata dai tumulti in corso in Catalogna) hanno iniziato a ragionare di compatibilità della crocieristica, sottolineando che si tratta di un settore fondamentale, che crea occupazione e peraltro - hanno tenuto a sottolineare,

contro quelle che hanno definito «mistificazioni» - porta un turismo che spende e che è solo una parte ridotta dell'«invasione» di turisti che alcune delle suddette città, Venezia compresa, sopporta ogni giorno. Ma questo non toglie che va affrontato l'aspetto ambientale della crocieristica e anche quello della «accettabilità sociale», visto che ovunque stanno nascendo gruppi «No Nav». In vista del prossimo incontro i porti lavoreranno a un piano d'azione per poi arrivare a un documento comune.

Una rivoluzione copernicana per mettere un tetto a un settore che anche in Italia è cresciuto notevolmente da 11 a 12 milioni, ma con i 13 nel mirino. Una crescita che però, conferma lo studio annuale di Risposte Turismo presentato all'Italian Cruise Day, continua a vedere Venezia in controtendenza per lo «stallo decisionale» sul futuro della crocieristica. Lo studio ha infatti stimato che nel 2020 ci saranno un milione e 525 mila crocieristi in laguna, con una riduzione dell'1,6 per cento rispetto al 2019. Al primo posto resta Civitavecchia, con 2,7 milioni, ma Napoli, arrivata a 1,4 (più 3,7 per cento) si sta avvicinando allo scalo lagunare.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Fuori scala

Su input del presidente del Porto di Venezia Pino Musolino ieri si sono riuniti per la prima volta i leader di vari scali europei, che chiedono navi da crociera più piccole

Emergenza casa, bando dell'Ater per comprare condomini vuoti

Speranzon: «3.500 domande e solo 250 alloggi liberi». Giovedì il consiglio straordinario



L'idea Ater Venezia farà un bando per comprare condomini liberi da trasformare in case pubbliche

VENEZIA Cercasi condomini, blocchetti terra-cielo in vendita a Venezia e Mestre per farne case da assegnare a chi chiede un alloggio pubblico. «Ci sono 3.500 richieste nel capoluogo ma noi abbiamo pronte solo 250 case; un altro centinaio ne ha il Comune – enumera il presidente dell'Ater Raffaele Speranzon - Se anche ci mettiamo i 5 milioni di gara in corso per ristrutturare altri 114 alloggi in provincia (dei quali 50 nel capoluogo) e altri 20 in riattazione a Marghera, non arriviamo alla cifra. Neanche se rendessero disponibili tutti insieme i 600 sfitti da mettere in sicurezza, ci arriveremmo. Di qui l'idea di un bando per comprare edifici già realizzati ma invenduti». Il dato di 3.500 richieste fa riferimento ai cittadini che hanno risposto al bando di edilizia residenziale pubblica del Comune, quelli che insomma vorrebbero una casa a canone calmierato rispetto al libero mercato ma che non sono finiti in graduatoria. Altri diecimila tra veneziani e mestrini sono già inquilini

pubblici, quasi il 4% della popolazione. Ma il mercato privato è quello che è. Per questo Ater lancia l'idea del bando per comprare appartamenti invenduti ultimati o da completare. Sarà emanato a breve e prevede alcune condizioni: niente appartamenti singoli invenduti, solo edifici interi con minimo sei appartamenti ubicati del capoluogo, non di lusso, liberi da ipoteche e gravami, in norma con superfici e autorizzazioni, non occupati, con impianti a norma, garanzia sui lavori e i materiali impiegati, antisismici, con certificazione energetica e antisismica, senza barriere architettoniche e con i servizi allacciati. «Ok, sembra troppo ma queste sono le caratteristiche che devono avere gli alloggi pubblici per poter essere assegnati – dice il presidente - E questo spiega come mai sia così complesso rimettere a norma i 600 sfitti, molti dei quali richiederebbero interventi da 70mila euro. Vorremmo assegnare quanti più appartamenti possibili il prossimo anno». Via Sansovino e Marghera

La vicenda

- Tra inquilini attuali e aspiranti inquilini, quasi il 4 per cento della popolazione di Venezia chiede una casa pubblica

- Ci sono 3.500 persone rimaste senza una risposta alla domanda di una casa Erp

- Ater e Comune il prossimo anno possono mettere a disposizione 250 alloggi al massimo anche se le 600 case vuote potessero essere sistemate la domanda resterebbe ancora altissima

- Ater propone ora di comprare edifici già pronti e liberi per fare case pubbliche



sembrano i quartieri con maggiore disponibilità. Gli edifici potranno essere acquisiti con un prestito da richiedere a Cassa Depositi e Prestiti quando sarà chiara l'entità dei palazzi costruiti e invenduti dal Lido a Favaro, dalla Giudecca a Zelarino. «Non esiste un censimento sul costruito invenduto e questo bando svolgerà una funzione essenziale di mappatura – riflette il presidente dei costruttori di Ance Venezia Giovanni Salmistrari – Purtroppo molte operazioni immobiliari bloccate sono figlie della crisi del 2007/2008 ed evidentemente sono all'asta o sottoposte a procedimenti fallimentari, e quindi non libere da vincoli come richiede il bando». Il grosso del patrimonio è negli appartamenti singoli o nelle villette bi-tri o quadrifamiliari, escluse dal bando: permetterebbero una distribuzione sociale meno connotata rispetto a quella dei condomini interamente popolari ma comporterebbero una complicazione assemblee di condominio. «L'idea di Ater è intelligente - dice Salmistrari - Se potessi dare un consiglio, direi di andare alle aste: ci sono almeno una decina di palazzine tra Venezia e Mestre all'incanto cui mancano certificazioni e finiture che potrebbero essere comperate, completate e assegnate». Il tema case popolari al momento è però quello degli affitti aumentati dalla Regione e del rischio di decadenza per migliaia di famiglie. Giovedì il consiglio comunale a tema chiesto da tutte le opposizioni farà il punto. «Ribadiremo la nostra richiesta di aumento della soglia Isee a 30mila euro, della franchigia per gli anziani e il ricalcolo dei canoni eccessivamente aumentati», riassume l'assessore fucsia alla Coesione Sociale Simone Venturini.

Monica Zicchiero

Il nuovo collegamento autostradale

Pedemontana senza code avvio lento fra Tir e trattori

Nel mini tratto Breganze-Thiene inaugurato a giugno poco traffico ma in crescita Montecchio-Spresiano, corsa contro il tempo dei cantieri per finire entro il 2020

dall'inviato
Albino Salmaso

BREGANZE. Pigiare sull'acceleratore è inutile, non c'è la coda per entrare nella Pedemontana e raggiungere in un baleno Vicenza, Padova e Verona. Se il casello di Thiene della Valdastico è intasato dal traffico, quello di Breganze segna libero. Giorno e notte. «Quante auto entrano? E chi le conta? La gente si sta abituando, lentamente. Funziona per i camion che non assestano più i paesi e il traffico aumenta nei week end in direzione Asiago. In agosto c'è stato il boom con i concerti a Marostica: chi abita nei paraggi evita il casello di Dueville e sceglie quello della Pedemontana» dicono i due "vigilantes" dei "safety bus" messi a guardia del raccordo di Breganze. Servizio H24, sette giorni su sette.

SERVIZIO 24 ORE SU 24

Natale, Capodanno, Pasqua e Ferragosto compresi. Con la sicurezza non si scherza. E questi due "vigilantes" raccontano con serenità che non sono pagati per contare né le auto né i Tir ma per impedire ai trattori e alle mietitrebbie che trinciano il mais di entrare a 30 all'ora sulla corsia della Pedemontana, da Breganze fino al casello della Valdastico. Per scongiurare il pericolo, la Sis di Matteredo Dogliani ha piazzato due "safety bus" gialli con sei operai ogni giorno a montare la guardia sulla rotonda per metter ordine al caos. Ad osservare la scena sotto l'ultimo sole di ottobre, torna alla mente il vecchio motto di Keynes che, ridotto all'osso, suona più o meno così: in tempi di crisi anche "scavare buche per poi riempirle è uno stimolo per la

ripresa": aiuta a produrre reddito, uno stipendio in più incrementa i consumi.

GASPARONA MARTIRIO

A Breganze la ricetta è stata applicata alla lettera: tra i cantieri aperti e la vecchia "Gasparona" martoriata dalle buche che si snoda tra rondò, rampe di accesso, doppie corsie che si alternano tra strettoie, incroci e semafori c'è il rischio di perdere la bussola e di finire con il trattore in autostrada con rotta Milano. Senza sapere poi come uscirne.

Miracolo del Veneto che tra le colline di Breganze produce il nettare in bottiglia di Maculan, la griffe dei jeans Diesel di Renzo Rosso e le macchine agricole Laverda: smesso il rombo dei motori della moto, restano le mietitrebbie ad altissima tecnologia, con 800 dipendenti che per entrare in fabbrica ogni mattina devono dribblare il rondò della Pedemontana: le curve di Montecarlo sono più docili.

A quattro mesi e mezzo dal grande debutto con il taglio del nastro celebrato dal "Capitano" Salvini con il magic team dei ministri della Lega prima dell'autoribaltone al Papeete, si lavora giorno e notte per aprire al traffico il secondo tratto: quello da Breganze-raccordo A31 fino a Malo, il paese celebrato da Luigi Meneghello, nel suo primo romanzo del 1963.

IFASTI DELLA CERIMONIA

In sessant'anni i paesaggi che si snodano tra i racconti di "Libera Nos a Malo" hanno lasciato il posto alle fabbriche, con le strade due metri più alte della campagna perché la Deroma ha "rasato" la terra per costruire i vasi di cotto,

senza il rischio di alluvioni. Boom entrato negli annali di economia. Tanto che Luca Zaia, all'ultima assemblea di Confindustria Vicenza a Valdagno, ha ribadito che entro il 2020 tutta la "sua" Pedemontana sarà aperta al traffico da Montecchio fino a Spresiano, tranne il tratto della galleria Malo-Castelgomberato.

Il presidente ha ammalato gli imprenditori con un video superspot: si va dalla polenta che fuma nel paiolo alle griffe del miracolo Veneto, sistemate sul tracciato dai 94 chilometri da Montecchio a Spresiano. Un tributo a Bisazza, Fiamm, Diesel, Diadora, Geox, Lotto e ovviamente Benetton che raccontano l'epopea di una terra che soffre per il gap di infrastrutture. Da Milano in 50 minuti si va a Bologna con l'alta velocità, chi prende il treno a Venezia invece arriva dopo 2 ore e mezza nella metropoli lombarda.

La Tav in Veneto è un miraggio e Zaia la sua scommessa l'ha lanciata: completare la Pedemontana entro il 2020 per far viaggiare i Tir a Nordest. Ci riuscirà?

A Malo, a due passi dal rondò che si apre davanti all'azienda India, ultimo avamposto prima della galleria sotto le colline, sono convinti che di tempo ne sia passato fin troppo. «Stiamo aspettando l'apertura del secondo tratto, dicono che ce la faranno entro Natale, ma qui davanti a noi ci sono solo cumuli di ghiaia. Di Pedemontana se ne parla dagli anni Ottanta, ora finalmente stanno lavorando giorno e notte. Credo che per bucare le gallerie ci vorranno altri due-tre anni. Meglio tardi che mai». —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



BRUSCO (M5S)

«Malori da polveri È il fallimento di Zaia e Lega»

«La Pedemontana, il “gioiello” del presidente Zaia continua a incidere negativamente sulla incolumità e la salute dei cittadini. Per gli abitanti della Vallugana, non bastava dover vivere sottoposti 24 ore al giorno ai disagi legati alla co-

struzione del tunnel Castelgomberto-Malo. Ora sei persone si sono intossicate a causa della polvere che proviene dal cantiere. È questo il modello di sviluppo sostenibile che Zaia porta avanti?». La denuncia è del consigliere regionale M5S, Manuel Brusco, che spiega come «il caso Vallugana è l'ennesimo tassello del fallimento della Lega, un'opera che fa acqua e che ha causato anche la morte di più di una persona nei cantieri».

LA CURIOSITÀ

Mezzi agricoli Due “guardie” per impedire l’accesso

Il servizio di vigilanza e controllo del traffico che transita sulla Pedemontana è gestito dalla Sis di Dogliani, che sta realizzando l'autostrada sulla base del contratto firmato con la regione Veneto. Per coprire i turni di lavoro sono coinvolti sei operai al giorno, 24 ore su 24. A due passi dal rondò sta sorgendo il casello di ingresso della Pedemontana a Breganze, che sarà di raccordo verso Bassano.



La cerimonia di inaugurazione del casello della Pedemontana il 3 giugno scorso: da sinistra Erika Stefani, Matherino Dogliani, Luca Zaia, il parroco di Breganze, Matteo Salvini e Lorenzo Fontana. Nella foto in alto a destra il cantiere a Malo: è corsa contro il tempo per concludere questo secondo tratto e aprirlo al traffico. Sotto, una mietitrebbia che transita sullo svincolo, con i due “vigili” che sorvegliano

VERSO MILANO-CORTINA 2026

Roda: «Per la pista da bob 40 milioni non bastano»

«Pochi 40 milioni di euro per rifare la pista da bob di Cortina; il budget andrebbe aumentato». A sostenerlo è il presidente della Fisi, Flavio Roda. Di diverso avviso il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina. «In realtà i soldi

a disposizione già sono di più, e la stima è fatta su un progetto di massima. Logico che, all'atto pratico, potrebbe esserci qualche discostamento, anche al ribasso, comunque già in conto». **SEGAFREDDO / A PAG. 34**

VERSO I GIOCHI MILANO-CORTINA 2026

Roda lancia l'allarme: «Pochi 40 milioni per la pista da bob»

Il presidente della Fisi convinto che ne servano di più: «Il budget va alzato»

Il sindaco Ghedina: «A budget c'è di più, e qualche aggiustamento è in conto»

Alessandra Segafreddo

CORTINA. «I quaranta milioni di euro attualmente messi a budget non sono sufficienti per la riqualificazione della pista Eugenio Monti di Cortina, dove saranno assegnate le medaglia per bob, skeleton e slittino per le Olimpiadi invernali del 2026». L'allarme è stato lanciato ieri a Milano dal presidente della Federazione italiana sport invernali, Flavio Roda, a margine della presentazione della stagione degli sport invernali.

«Ne serviranno di più», è il pensiero di Roda riportato dall'Ansa, «perché è una pista che andrà ammodernata con investimenti importanti. Secondo me andrà alzato un po' il budget». Roda ha fatto il punto sugli investimenti sulle strutture che ospiteranno le Olimpiadi di Milano-Cortina 2026. «Servirà il nuovo palazzo dello sport di Milano», ha dichiarato, «e serviranno i lavori per la pista da bob di Cortina. Il resto è già esistente e funzionante, servono solo delle migliorie.

Adesso, però, prima di tutto bisognerà che il Governo approvi questa legge olimpica che è molto importante per le strutture».

Sulle cifre inerenti la pista da bob olimpica interviene il primo cittadino ampezzano, che fa subito chiarezza.

«La cifra inserita nel dossier olimpico», spiega Ghedina, «è basata su uno studio finanziario relativo al progetto di massima. A budget ci sono 46 milioni e 800 mila euro più Iva per gli interventi sulla pista e altri 3 milioni di euro più Iva per la gestione dell'impianto che sarà dedicato al bob, allo slittino e allo skeleton. Nel dossier le cifre sono inserite in base e ai progetti di massima. È chiaro che poi, in fase di progetto esecutivo, ci potrebbe sempre essere una leggera percentuale di differenza che potrà essere al rialzo o al ribasso. Trovo comunque che sia assolutamente prematuro, non essendoci ancora il progetto esecutivo, dire che lo stanziamento è basso. Il presidente Roda parla di 40 milioni di euro, ma

nelle carte in realtà ce ne sono di più: 46. 800 più Iva e altri 3 milioni di più Iva ritenuti sufficienti dai tecnici. Insomma, fatti salvi modici aggiustamenti, credo che in linea di massima ci siamo».

La progettazione per l'impianto è già stata avviata. Sulla pista di Ronco è prevista una ristrutturazione completa. I lavori manterranno il tracciato, omologando al tempo stesso la pista alle discipline dello skeleton e dello slittino (addolcimento delle curve più dure, con traiettorie più definite).

Il cantiere dovrebbe aprire nel 2020 e si prevede che la pista sarà in funzione da ottobre-novembre dell'anno prima delle Olimpiadi, in modo che le squadre di tutte e tre le discipline possano provare il tracciato. Saranno realizzate delle tribune all'arrivo e alla partenza e lungo il percorso.

Quella ampezzana sarà l'unica pista attiva in Italia dopo le Olimpiadi e diventerà un Centro federale permanente per il bob, lo slittino e lo skeleton. —

© BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





Una veduta della pista da bob di Cortina com'è oggi

CORTINA

Ghedina: il treno delle Dolomiti deve passare in valle del Boite

Il sindaco Ghedina ha le idee chiare: «Il treno delle Dolomiti deve passare per la valle del Boite; è l'unica soluzione sostenibile». / APAG. 33

DOPO IL SUMMIT TRA LA REGIONE E RFI

«Il treno delle Dolomiti deve passare in Val Boite»

Il sindaco Ghedina se la prende anche con quei colleghi che hanno rallentato l'iter «È la soluzione meno cara e l'unica in grado di sostenersi economicamente»

«La ferrovia ha un senso solo se mira a collegare Venezia a Cortina in poco più di due ore»

Alessandra Segafreddo

CORTINA. «Il treno delle Dolomiti deve passare per la valle del Boite: la tratta più veloce e quella economicamente più sostenibile». Il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina, ribadisce la posizione dell'Amministrazione all'indomani dell'incontro tra l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, e l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, ingegner Maurizio Gentile.

Tra i temi trattati vi è stato anche il progetto del treno delle Dolomiti.

«L'incontro», spiega De Berti, «è stato l'occasione per promuovere presso RFI il proseguimento dell'iter progettuale del collegamento anche con l'aeroporto Catullo di Verona, nonché per ribadire l'importanza della progettazione del treno delle Dolomiti, da Calalzo a Cortina, considerato che entro l'anno sarà stabilita l'ipotesi di tracciato. Un'opera straordinaria, un vero biglietto da visita delle nostre montagne per le suggestioni panoramiche uniche al mondo lungo le quali verrebbe a snodarsi».

Sul tavolo ora ci sono tre ipotesi. Sino ad agosto 2017 erano due. Il tracciato ferroviario della Val Boite, che ha una lunghezza di 33 km, un tempo di percorrenza stimato in 40 minuti, 5 fermate (Valle - Vodo - Borca - San Vito - Cortina) e un investimento previsto di 710 milioni di euro (al netto di Iva ed espropri). Il percorso della Val d'Ansiei è lungo invece 48 km, servirebbero 58 minuti per effettuarlo, avrebbe 7 fermate (Domegge - Lozzo - Cima Gogna - Auronzo - Tre Cime - San Marco - Cortina), per un investimento di 745 milioni. Le due soluzioni non hanno trovato il consenso unanime ed è stata proposta una terza alternativa, dal costo stimato di 835 milioni.

I sindaci della valle del Boite, del Centro Cadore e della val d'Ansiei (eccezione fatta per Marianna Hofer di Valle e per il Comune di Pieve che all'epoca era commissariato) scrissero una lettera in Regione proponendo l'idea che la nuova linea ferroviaria, partendo da Calalzo, arrivasse ad Auronzo toccando Domegge, Lozzo, Cima Gogna, Val Marzon (3 Cime), Palus San Marco. Da qui avrebbe dovuto collegarsi a San Vito con un tratto in tunnel e, da San Vito, arrivare a Cortina.

«A noi dispiace che si sia per-

so tempo per progettare una terza soluzione che mettesse tutti d'accordo», sottolinea rammaricato Ghedina, «la Regione ci aveva dato una possibilità straordinaria con due ipotesi. I sindaci non hanno fatto fronte comune e hanno lanciato una terza soluzione che ha solo rallentato l'iter. Ora mi auguro si arrivi presto alla scelta: e per noi l'unica fattibile resta quella di far passare il treno per la valle del Boite. Il collegamento ferroviario in questo caso sarebbe davvero una mobilità alternativa alla gomma, perché da Cortina si potrebbe raggiungere Venezia in 2 ore e un quarto. Questa soluzione è la più economica e la vera alternativa all'auto. Le altre scelte possono essere affascinanti dal punto di vista paesaggistico, ma qui si deve puntare su un'opera che si sostenga nel tempo e anche economicamente. Dispiace per il tempo perso. Resto però fiducioso: la Regione sta lavorando per rimettere in pista il treno delle Dolomiti e sicuramente la soluzione sarà di buon senso». —

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I





Il rendering di come sarebbe la stazione di Cortina una volta attivo il treno delle Dolomiti

COSE DA FARE IN PROVINCIA**Belluno
Assemblea della Cisl
sulle case Ater**

Oggi alle 15.30 nella sala parrocchiale di Cavarzano, il Sicut, sindacato inquilini della Cisl e la Cisl Fnp Belluno e Treviso organizzano una assemblea pubblica rivolta agli inquilini Ater del territorio bellunese per illustrare i contenuti della nuova legge che modifica criteri e valutazioni su assegnazioni, decadenza e canoni. Interverranno Pietro Scomparin, segretario regionale Sicut, Stefano Bellotto, responsabile del Sicut per l'area del Bellunese e Rino Dal Ben, segretario generale dei pensionati della Fnp.



Edilizia, le imprese ora investono ma non trovano addetti qualificati

Malabaila (Ance): «Puntiamo sul mattone sostenibile per consolidare la ripresa»

40.000

Posti

In dieci anni il comparto dell'edilizia in Piemonte ha assistito a una strage di occupati. Dal 2009 a oggi più di 40 mila addetti hanno perso lavoro

Un'impresa su tre fa fatica a trovare personale qualificato. Ma solo due su dieci contano di assumere. È il quadro a luci ed ombre dell'edilizia piemontese, un settore un tempo traino dell'economia ma poi messo in ginocchio dalla grande crisi (quasi 40 mila posti in dieci anni) e che ora prova a riemergere cambiando pelle. Attraverso una maggiore specializzazione, tra rigenerazione urbana e sviluppo sostenibile, e quindi l'ingresso di nuovi profili di qualità.

La trasformazione in corso è scritta nero su bianco nelle previsioni per il secondo semestre 2019 raccolte da Ance Piemonte, l'associazione di categoria delle società di costruzioni. La buona notizia è che le aziende sono meno pessimiste rispetto al passato. Quella cattiva è che di vera ripresa economica per le imprese del settore non si può ancora parlare.

«Registriamo per la prima

volta segnali positivi che rappresentano uno stimolo importante — spiega Paola Malabaila, presidente dell'Ance Piemonte e Valle d'Aosta — Dobbiamo lavorare su tutte quelle tematiche di rigenerazione urbana e sviluppo sostenibile che possono incrementare la vita delle persone e delle città». Anche l'edilizia gioca la carta green. Cappotti termici, materiali eco-compatibili, interventi di riqualificazione urbana. Questo è il menù delle imprese che provano a tornare in pista dopo dieci anni di cinghie tirate. Per farlo però non può mancare la leva delle infrastrutture. E degli investimenti pubblici. «Non dimentichiamo che ci sono molti ostacoli da superare — continua Malabaila — i tempi di pagamento della pubblica amministrazione si attestano intorno a 4 mesi dalla consegna dei lavori. E interventi come l'autostrada Asti-Cuneo e la Pedemontana Piemontese atten-

dono ancora una concreta realizzazione». In attesa di un ritorno dei grandi investimenti pubblici, il comparto, sempre più fragile frammentato, dove sono quasi assenti operatori di dimensioni internazionali, prova rilanciarsi attraverso nuovi investimenti. Questa è forse la nota più positiva dell'indagine realizzata da Ance: circa il 32,8% delle imprese intervistate dichiara che l'intenzione di investire. Lo scorso semestre la percentuale non superava il 2,4%. Un balzo quindi di quasi 10 punti. Migliora anche il portafoglio ordini che risulta pari a 8,1 mesi, 5,5 per i lavori privati e 2,6 per quelli pubblici.

Tuttavia il giro d'affari rimane ancora nel pantano della grande crisi. Solo il 17% delle imprese prevede l'aumento del fatturato nei prossimi sei mesi, mentre l'82%, perciò otto società su dieci, temono un'ulteriore flessione per i ricavi.

C. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

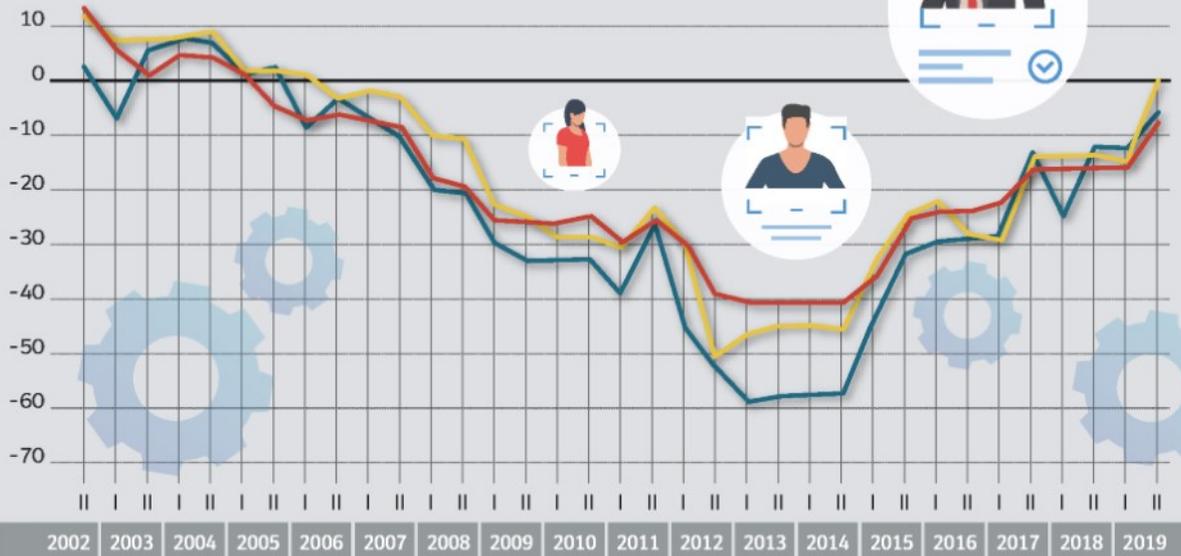


Le attese delle imprese edili del Piemonte

Previsioni su occupazione, fatturato e ricorso a manodopera esterna

SALDO OTTIMISTI-PESSIMISTI

Fatturato Occupazione dipendente Ricorso a manodopera esterna



Chi è



● Paola Malabaila, presidente Ance Piemonte e Val d'Aosta

Il caso Pedemontana, esame sui flussi affidata allo studio del "No-Tav"

Sarà la società milanese Trt presieduta da Marco Ponti, il tecnico incaricato dall'allora ministro pentastellato Danilo Toninelli di effettuare l'analisi costi-benefici sulla Tav, a eseguire gli studi sui flussi di traffico della Pedemontana Veneta. L'incarico riguarderà i flussi in entrata

e uscita di tutti i caselli della superstrada. Al riguardo, Palazzo Balbi ha precisato che non se ne occuperà direttamente Ponti, e cioè l'uomo che aveva bocciato la Tav ritenendola un'opera inutile, ma un altro professionista dello studio Trt.

Vanzan a pagina 13

L'indagine sulla Pedemontana affidata allo studio del "No Tav"

► Incarico da 50mila euro alla società milanese Trt del professor Ponti, il consulente scelto da Toninelli ► Il decreto è del direttore della Struttura di progetto «Ma l'analisi sarà effettuata dall'ingegner Torta»

IL DECRETO

VENEZIA Sarà la società milanese Trt presieduta da Marco Ponti, il tecnico incaricato dall'allora ministro pentastellato Danilo Toninelli di effettuare l'analisi costi-benefici sulla Tav, a eseguire gli studi sui flussi di traffico della Pedemontana Veneta. L'incarico, per poco più di 50mila euro, riguarderà i flussi in entrata e in uscita di tutti i caselli della superstrada. Al riguardo, Palazzo Balbi ha precisato che non se ne occuperà direttamente Ponti, e cioè l'uomo che aveva bocciato la Tav ritenendola un'opera inutile, ma un altro professionista dello studio Trt e cioè l'ingegner Fabio Torta, esperto senior in ingegneria dei trasporti.

LE MOTIVAZIONI

L'incarico in questione è contenuto nel decreto del direttore della Struttura di progetto Superstrada Pedemontana Veneta, Elisabetta Pellegrini, numero 54 del 9 settembre scorso, pubblicato sul Bur dell'11 ottobre. Dopo aver ricordato che il 3 giugno è stata aperta al traffico una prima tratta della Pedemontana, tra lo svincolo con l'Autostrada Valdastico A31 e Breganze, l'ingegner Pellegrini nel decreto ha fatto presente che nei prossimi mesi sono previsti l'apertura e l'esercizio anticipati e provvisori di ulteriori tratte funzionali. Ma c'è un pro-

blema: alcuni cantieri, causa sequestro, stanno procedendo a rilento. Testuale: «Si constata un inevitabile allungamento della tempistica nella realizzazione di alcune opere fondamentali, quali la galleria di Malo (Vicenza), sottoposta nel corso del tempo ad un duplice sequestro da parte della magistratura in corrispondenza dei cantieri siti alle estremità del traforo stesso e l'innesto diretto della Superstrada con l'A4 Brescia-Padova in corrispondenza del nuovo casello che verrà costruito da quest'ultima società in Comune di Montecchio Maggiore e che dovrà tener conto anche del raddoppio della linea ferroviaria tra Padova e Verona, con una convenzione tra RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ed A4 da sottoscrivere preliminarmente all'inizio dei lavori, tuttora ancora in fase di perfezionamento». Non solo: «I sindaci lamentano possibili difficoltà di gestione sulla viabilità locale dei flussi di traffico in entrata ed uscita da Pedemontana». Di qui la decisione di sapere cosa succederà sul fronte del traffico.

LA SCELTA

Ma come mai è stata scelta la società di Marco Ponti, il famoso consulente no-Tav dell'ex ministro Toninelli? Il decreto pubblicato sul Bur non cita Ponti né altri professionisti, ma solo lo Stu-

dio Trt Trasporti e Territorio srl di Milano. «L'incarico - specificato a Palazzo Balbi - è stato assegnato con decreto del direttore della Struttura di progetto a Trt, nota e qualificata società di Milano nel campo dello studio dei trasporti, nella persona dell'ingegner Fabio Torta, professionista molto esperto nel settore che ha già lavorato per molte delle concessionarie autostradali italiane. L'individuazione del professionista della società Trt è avvenuta secondo i principi di trasparenza e rotazione imposti dalla norma, tramite il mercato elettronico Mepa, valutando la professionalità dimostrata negli anni nei molti lavori svolti per committenti pubblici e privati. Il lavoro materialmente viene svolto e firmato dall'ingegner Fabio Torta e dal suo collaboratore ingegner Esposito Saponaro, entrambi soci della società, il primo anche facente parte del Cda». L'incarico - viene inoltre dettagliato - «deriva dalla necessità tecnica, già annunciata ai sindaci nel 2017, di istituire un



tavolo tecnico congiunto tra Regione, Province e Comuni per gestire al meglio la fase di messa in esercizio di Pedemontana con la nuova distribuzione di traffico che verrà indotta. Per fare questo, dato il flusso generale stimato su Pedemontana di 27.000 veicoli all'ora, c'è bisogno di conoscere i flussi di traffico che si verificheranno in entrata ed uscita dai singoli caselli. Inoltre si è colta l'occasione per valutare anche i flussi della nuova infrastruttura negli scenari intermedi che si sono delineati in questo ultimo anno con aperture parziali».

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TAGLIO DEL NASTRO L'inaugurazione lo scorso 3 giugno del primo tratto della Pedemontana a Breganze

Mose pronto al test, ma manca il piano

Il Mose è pronto al primo test "sul campo" con l'acqua alta. O meglio, sarebbe pronto. Perché il Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto, l'ente governativo a cui spetta la "regia" sull'opera, vuole effettuare il test alla prima acqua alta sostenuta della stagione, che da statistiche potrebbe arrivare nelle prossime settimane. Peccato che però manchi il piano di avviamento, che il Provveditorato ha chiesto dal 2015 al Consorzio Venezia Nuova (il "braccio operativo") e che non è mai stato consegnato. Il test sarebbe il primo effettuato in condizioni reali: una sorta di prova generale.

Vittadello a pagina 14

Barriere del Mose pronte al primo test

►Le dighe mobili alla bocca del Lido saranno attivate durante il primo picco di marea utile per verificarne il funzionamento ►Ma ci sono ostacoli burocratici: manca il "piano di avviamento" che da quattro anni fa è stato chiesto al Consorzio Venezia Nuova

RESTA IL PROBLEMA DELLE CERNIERE DELLE PARATOIE: DOVEVANO DURARE 100 ANNI MA SONO GIÀ CORROSE GRANDI OPERE

VENEZIA Il Mose è pronto al primo test "sul campo" con l'acqua alta vera. O meglio, sarebbe pronto. Perché il Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto, l'ente governativo a cui spetta la "regia" sull'opera, vuole effettuare il test alla prima acqua alta sostenuta della stagione, che da statistiche potrebbe arrivare nelle prossime settimane. Peccato che manchi il piano di avviamento, che il Provveditorato ha chiesto dal 2015 al Consorzio Venezia Nuova (il "braccio operativo") e che non è mai stato consegnato. Il test sul Mose, che sarebbe effettuato limitatamente alle barriere piazzate alla bocca di Porto del Lido, sarebbe il primo effettuato con le condizioni reali, vale a dire in presenza di una marea di almeno 120-130 centimetri sul medio mare, che per Venezia di solito vuol dire marea sostenuta, con un allagamento pari al 46 per cento della città storica. Una sorta di "prova generale" destinata per ora a restare sulla carta.

IL PROTOCOLLO

Un anno una proroga, un anno un'altra, ad oggi manca infatti un protocollo completo in base al quale mettere in moto l'innalzamento delle paratoie in caso di marea eccezionale. Sono stati fatti i test sulle paratoie, le barriere funzionano, sono stati presi accordi di volta in volta con alcune istituzioni, in un regime di grande collaborazione, ma il piano di avviamento non c'è proprio. È vero che l'opera non è finita, che il funzionamento non è stato ancora collaudato se non a piccoli pezzi, ma il provveditore Roberto Linetti, ormai in pensione dal 1° settembre senza che da Roma sia ancora stato individuato il successore, aveva ipotizzato che nelle prossime acque alte autunnali si sarebbe potuta chiudere almeno una delle bocche di porto, quella del Lido, anche per testare questa volta concretamente, dopo tante teorie e tanti studi idraulici in vasca, l'effetto fino agli estremi confini lagunari del rallentamento della marea che si otterrebbe mettendo un "tappo". Al Lido ad esempio si sarebbe potuta azionare la barriera in caso di vento da scirocco, il più temuto in centro storico perché sostiene la marea impedendone il deflusso, con il risultato di ritrovarsi con un picco elevato per molte ore. Si sarebbe potuto

replicare chiudendo a Chioggia in caso di bora, dove la marea si "insacca" in caso di vento dai quadranti settentrionali. Invece la stagione delle acque alte è alle porte e la possibilità di testare il funzionamento della grande opera si allontana.

LA CORROSIONE

Nel bilancio del Consorzio del 2018, appena licenziato dai commissari, si mantiene come ipotetica data di consegna il 31 dicembre 2021, cioè fra 26 mesi. A patto di raggiungere un valore della produzione per il 2019 di 150 milioni di euro. A giugno ne erano stati raggiunti una cinquantina. Nei giorni scorsi è stata aggiudicata la gara d'appalto per la manutenzione delle barriere della schiera di Treporti, per una cifra intorno ai 18 milioni di euro, alla Cimolai di Pordenone, salvo sorprese dal punto di vista giudiziario, dopo i numerosi ricorsi delle ditte escluse. Mentre è ancora lontana dalla conclusione la sfida contro la corrosione, perché in base a un recente pronunciamento dell'Anac dovrà essere rinominata la commissione che dovrà scegliere l'impresa incaricata di trovare una formula per migliorare la durata degli steli delle cerniere, già intaccati dalla corrosione nonostante da progetto sarebbero dovuti durare un secolo.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PROVE GENERALI Il Mose ai primi test con l'acqua alta: ma manca il piano operativo



CORROSE Le cerniere del Mose

Belluno Sbocco a nord con la A27: l'accademico spiega il «no»

«Allungare l'A27, è una ipotesi fuori dai tempi». Torna sulla questione il Comitato Peraltrestrade Carnia-Cadore che si affida alle parole di Luca Mercalli, climatologo, divulgatore scientifico e accademico italiano, per cercare di fermare la strada tanto cara agli imprenditori. «Da 200 anni a questa parte la rivoluzione industriale ha completamente stravolto il nostro rapporto con la natura e intanto i rappresentanti veneti in Eusalp, la Macro Regione Alpina, e una parte delle categorie produttive bellunesi concentrano i loro sforzi nel perorare il cosiddetto "sbocco a nord" dell'autostrada A27».

A pagina II

Autostrada, «bisogna abbandonare l'idea di uno sbocco a nord»

► Il parere del comitato "Peraltrestrade Carnia Cadore" che sottolinea come si tratti di un'ipotesi «fuori dai tempi»

«SI APPROFITTA PER INSISTERE SUL PROLUNGAMENTO CHE PER QUALCUNO DIVENTA QUASI RAGIONE DI VITA»

IL PUNTO DI VISTA

BELLUNO Basta puntare sullo sbocco a nord, stop al progetto di allungamento dell'A27, è una ipotesi "fuori dai tempi". Torna sulla questione il Comitato Peraltrestrade Carnia-Cadore che si affida alle parole di Luca Mercalli, meteorologo, climatolo-

go, divulgatore scientifico e accademico italiano, per cercare di fermare la strada tanto cara agli imprenditori. Scrive Mercalli nel suo libro Non c'è più tempo: «Da duecento anni a questa parte la rivoluzione industriale ha completamente stravolto il nostro rapporto con la natura. Gli oltre 7 miliardi di umani freneticamente intenti a divorare le risorse globali stanno rivaleggiando con i processi naturali. Muoviamo più suolo dell'erosione di fiumi e ghiacciai; deforestiamo, inquiniamo aria, acqua e suoli con oltre 140.000 sostanze chimiche di sintesi. Alteriamo il ciclo

dell'azoto, del fosforo e del carbonio, cambiamo il clima e acidifichiamo gli oceani. Problemi complessi, che richiedono conoscenza e informazione, si caricano lentamente, come un orologio a orologeria ed esplodono quando sono divenuti così gi-



ganteschi da sfuggirci di mano. Problemi inediti per la nostra capacità cognitiva individuale e collettiva, stabiliti dalle inesorabili leggi fisiche, chimiche e biologiche con le quali non sarà possibile né negoziare né ottenere sconti. Gli scienziati non sanno più come dirlo: dopo la dichiarazione di Rio del 1992 ormai è chiaro che il rischio ambientale è enorme, ma non sembra un elemento prioritario di politica ed economia».

INVERTIRE LA ROTTA

In questa situazione che richiederebbe la conversione dell'attuale modello di economia, che ne è causa e origine, e una presa di coscienza dei limiti prima che siano i collassi del nostro ambiente naturale ad imporceli, cosa continua a fare la rappresentanza del Veneto in Eusalp, la Macro Regione Alpina, e una parte delle categorie produttive bellunesi? «Concentrano i loro sforzi nel perorare il cosiddetto "sbocco a nord" dell'autostrada di Alemagna A27, insistendo su un'economia basata sui trasporti e sul consumo di suolo, anche se questo comporta lo sventramento delle Dolomiti, un patrimonio di bellezza, di biodiversità, di culture».

L'APPELLO

«Approfittano di ogni occasione per insistere su questa idea, diventata per qualcuno quasi una ragione di vita, o professionale. Il discorso è affiorato recentemente a Longarone. Non è più possibile continuare a proporre e sostenere iniziative e progetti che vanno nella direzione del collasso senza porsi prima il dubbio e poi la scelta di un cambio di rotta, tanto nelle macro scelte che l'ecosistema Terra ci chiede, quanto nelle scelte locali riferite al territorio alpino della valle del Piave. Iniziative utili ed efficaci in questa diversa direzione sono possibili, come ci dimostrano Paesi e regioni attorno a noi; è tempo che tutti, responsabili politici in primis, se ne rendano conto».

Giuditta Bolzonello



METEOROLOGO Luca Mercalli



SENZA USCITA Lo sbocco a nord dell'A27 è uno dei temi di cui si discute da anni in provincia

Ospedale

Lorenzoni: «Nuova pediatria? Deve avere meno impatto»

Il vice sindaco Arturo Lorenzoni, dopo le accuse degli ambientalisti, dice sì alla nuova Pediatria «ma in un edificio poco impattante».

Cozza a pagina V

Lorenzoni: «Pediatria si deve fare»

► Il vice sindaco auspica che i cantieri partano al più presto ma anche che venga costruita una palazzina poco impattante

► «A me sta molto a cuore tanto la realizzazione del Parco della Mura, quanto quella dell'ospedale per i bambini»

« RALLENTARE L'ITER POTREBBE SIGNIFICARE METTERE A RISCHIO UN FINANZIAMENTO DI CIRCA SESSANTA MILIONI DI EURO »

LA DISCUSSIONE

PADOVA Si alla nuova Pediatria. Da realizzarsi al più presto. Ma in un edificio poco impattante. Arturo Lorenzoni, vice sindaco con delega all'Urbanistica, dunque, interviene sul progetto per la costruzione del fabbricato che ospiterà i reparti di cura per i bimbi, dopo le esternazioni di varie associazioni, tra cui Comitato Mura, Italia Nostra e Legambiente, che nei giorni scorsi si sono dichiarate contrarie all'edificazione della palazzina in quell'area a ridosso delle cinta cinquecentesca. «I cantieri - ha osservato Lorenzoni - devono partire in tempi celeri perché, se così non fosse, resterebbe bloccato l'intero progetto di riqualificazione del polo sanitario di via Giustiniani. Il reparto dedicato ai bambini, infatti, è il primo passo per questo intervento che darà un nuovo volto al nosocomio del centro. Stiamo attenti, pertanto, a non rallentare l'iter e a non mettere a rischio il finanziamento di circa 60 milioni di euro, già stanziato per questa voce. Un eventuale stop, tra l'altro, fermerebbe anche la realizzazione del Parco delle Mura».

I PARTICOLARI

Poi, entrando nel merito dell'elaborato, il numero due di Palazzo Moroni ha aggiunto: «Certo, sarebbe importante riuscire a rendere il nuovo edificio meno impattante utilizzando dei materiali ad hoc, come per esempio il vetro sulle facciate, che lo renderebbero molto più "leggero".

In questi giorni è in fase di stesura il progetto definitivo che dovrà poi essere approvato e quindi si può dare un'indicazione del genere. Ribadisco che questo edificio è il passaggio necessario per la liberazione dell'area esterna alle Mura e del Bastione, punto centrale per la realizzazione appunto del Parco delle Mura, con una sistemazione finale che darà grande vivibilità a tutto l'insieme del polo sanitario. Ripeto, però, che fondamentale è che la costruzione inizi con urgenza, perché bisogna dare riposte alle esigenze dei tanti piccoli pazienti che vengono curati nella nostra Pediatria». «Il progetto di Flor - ha concluso il vice sindaco - tiene conto anche della valorizzazione storico-artistica della città. Spero quindi che dalla Sovrintendenza arrivi uno stimolo a revisionare il progetto in maniera da rendere l'edificio meno impattante. Ma nel contempo auspico di vedere in tempi celeri partire il cantiere. Non diamo a nessuno l'alibi per bloccare il progetto. A me sta a cuore la realizzazione del Parco delle Mura, tanto quanto la presenza di un ospedale adeguato per curare i bambini. Pertanto si parta con i cantieri, perché, se non si comincia a costruire Pediatria, non è possibile procedere con le bonifiche e non si restituisce al Comune l'area di via Giustiniani, come contenuto nell'accordo per il nuovo ospedale di San Lazzaro che prevede da parte del Municipio la cessione alla Regione dei terreni a Padova est, in cambio appunto di quelli del vecchio».

Nicoletta Cozza





GRANDI OPERE A sinistra Arturo Lorenzoni e sopra l'area vicina al sito della nuova Pediatria

Liquidazione della Zip: scontro nella maggioranza

LA DISCUSSIONE

PADOVA Sulla messa in liquidazione della Zip, Giordani apre alla proposta di Provincia e Camera di Commercio. Ma nella maggioranza scoppiano i malumori di Coalizione Civica. Seppure tra mille distinguo, infatti, ieri il sindaco non ha per nulla escluso l'idea del numero uno di palazzo Santo Stefano Fabio Bui e dal presidente dell'ente camerale Antonio Santocono, ovvero mettere in liquidazione il consorzio che gestisce la zona industriale in quanto avrebbe terminato la sua mission. «I richiami che sono giunti dai vertici delle istituzioni che insieme al Comune sono socie di Zip, sono legati a un tema non eludibile, ovvero quello della sostenibilità di bilancio dell'ente a medio periodo, senza la quale si rischiano danni sia ai lavoratori che agli enti pubblici che detengono le quote - ha spiegato ieri il primo cittadino -. Zip ha svolto un ruolo importante per la città, un compito decisivo che originariamente prevedeva un inizio e una fine legati allo sviluppo dell'area». «La società è stata, ed è, ben gestita, ma ora serve una riflessione seria e di buon senso per non creare sofferenze finanziarie». «Sicuramente - ha aggiunto - ne discuteremo in maniera approfondita con i soci e con gli "attori" interessati, ma l'avvio di questo ragionamento non è rinviabile per prudenza e per tutelare l'interesse pubblico. Strumenti di coordinamento

e innovazione del territorio sono importanti, ma tutte le proposte devono avere i piedi piantati per terra. Non ho preclusioni. Se ci saranno idee innovative, queste verranno prese in considerazione, nell'interesse di tutti».

Se Giordani non parla direttamente di liquidazione e si dice disponibile a valutare anche altre ipotesi, un motivo c'è: Coalizione civica vede come fumo negli occhi ogni ipotesi di smantellamento della Zip. «Serve una nuova visione strategica, con un ridisegno delle funzione del Consorzio Zip, ma con una chiara idea della Padova che vogliamo per i prossimi 10, 15, 20 anni - ha spiegato la consigliera arancione Daniela Ruffini - Per questo dico "no" a liquidazioni e chiedo che venga attuato quanto è scritto nel programma di mandato di questa amministrazione, ovvero che la Zip deve evolvere il proprio ruolo in quello di un moderno Business Locator per attrarre nuove imprese nella zona di Padova. Non si può più rinviare una discussione sul futuro di Padova, sul suo sviluppo economico e sociale».

Al.Rod.

GIORDANI: «SENZA LA SOSTENIBILITÀ DEL BILANCIO SI CREANO DANNI AI LAVORATORI E A CHI DETIENE LE QUOTE»



Il convegno

Crociere sostenibili per i porti europei

VENEZIA Crociere “sostenibili” dal punto di vista ambientale e a misura dei porti europei. È l’obiettivo cui mirano le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei – Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos – che si sono ritrovate ieri a Venezia all’iniziativa “Cruise 2030 call for action” lanciata a luglio dal presidente dell’Autorità portuale Pino Musolino. Le delegazioni hanno riconosciuto l’importanza del crocierismo ma, allo stesso tempo, i presenti hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni connessi a tale fenomeno. La sensibilità nei confronti della sostenibilità ambientale è un’altra caratteristica condivisa. I porti europei coinvolti stanno cercando di ridurre il più possibile l’impatto delle crociere sforzandosi di mantenere e rilanciare un business che ha enormi ricadute a livello economico e occupazionale.



Paratoie del Mose, Cimolai curerà la manutenzione

►Ieri la proposta di aggiudicazione della gara d'appalto da 18 milioni

►Intanto l'Anac ha risposto sul ricorso contro la commissione delle cerniere

L'ASTA

VENEZIA Con un ribasso sulla base d'asta del 2,8 per cento (si partiva di oltre 18 milioni di euro) è stata ieri proposta l'aggiudicazione della gara di appalto per la manutenzione delle paratoie della bocca di Lido Treporti alla Cimolai di Pordenone. Ieri, in seduta pubblica, dopo parecchi mesi di stallo è stato escluso il raggruppamento che faceva riferimento a Fincantieri (che comprende alcune aziende locali, come la Fagioli, la Berengo e la Sirai, l'azienda di servizi ambientali di cui è amministratore unico Vincenzo Marinese) per mancanza dei requisiti richiesti.

In precedenza erano stati bocciati anche i cantieri Brodosplit di Spalato. Dunque è rimasta questa volta in campo solo Cimolai. Il percorso, però, potrebbe essere ancora in salita: per novembre, infatti, sono attese le sentenze di merito degli altri concorrenti che potrebbero rimettere in discussione la procedura. Con lo stesso oggetto un'altra gara, infatti, bandita in dicembre 2018, era stata dichiarata chiusa a fine maggio dopo che la commissione esaminatrice aveva escluso tutte e tre le pretendenti. Due su tre avevano presentato comunque ricorso e chiedevano l'annullamento del procedimento. Che è stato riproposto in giugno, con una richie-

sta di requisiti di fatturato meno stringenti.

Nel frattempo ieri è arrivato l'esito della segnalazione all'Anac sulla presunta incompatibilità di un componente della commissione per giudicare la gara per la ricerca, sviluppo e fabbricazione dei gruppi cerniere delle paratoie. Il Consorzio Venezia nuova aveva sollevato dubbi sull'ingegner Dario Berti, già direttore di Comar, che fino a poco tempo prima si era occupato della stessa materia, ma dall'altra parte del fronte.

L'Anac ha risposto che "in astratto" si possa configurare l'ipotesi di conflitto di interessi o incompatibilità, ma che la valutazione "in concreto" va fatta dal Provveditorato alle opere pubbliche che ha nominato la commissione. E che in ogni caso i commissari devono rilasciare un'autocertificazione in cui dichiarano l'assenza di incompatibilità. Di fatto, dunque, la commissione deve essere sciolta, ma potrebbe essere rinominata con gli stessi membri previa presentazione della documentazione di certificazione. Un impasse che nel frattempo ha paralizzato l'attività della gara che deve affrontare il tema della corrosione degli steli su cui le cerniere che permettono la movimentazione delle barriere, che nel frattempo, in assenza di interventi, avanza inesorabilmente.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE La manutenzione alla Cimolai di Pordenone



RIALTO - L'edificio è stato affidato nel 1932 all'Arciconfraternita di San Cristoforo e della Misericordia, che nell'ultimo anno ha ricercato fondi e sponsorizzazioni per sostenere l'intervento

San Giacometto, grazie alla pubblicità si restaura il campanile

Il presidente dell'Arciconfraternita Giuseppe Mazzariol: «Ero contrario a questa soluzione, ma ho bussato a tutte le porte. Abbiamo raccolto 50mila euro grazie al contributo dei privati e della Scuola Grande di San Teodoro, ma purtroppo non sono sufficienti. Poi si sono fatte avanti due società milanesi...»

Messa in sicurezza un anno fa, la torre campanaria presenta alcune lesioni, che potrebbero provocare il distacco delle parti marmoree

Sembra aver trovato una soluzione la questione aperta, ormai da un anno, del restauro del campanile a vela della chiesa di S. Giacometto, a Rialto, la più antica della città e data in concessione all'Arciconfraternita di S. Cristoforo e della Misericordia nel 1932 dall'allora Patriarca La Fontaine.

Dopo svariate ricerche d'aiuto andate a vuoto, nei giorni scorsi due società milanesi hanno lanciato l'offerta: finanziare i lavori, della spesa di 130mila euro, in cambio di un banner pubblicitario da installare per un anno e mezzo sulla parete destra e dietro l'abside della chiesa. Certo, non vanno dimenticati i 50mila già ricevuti da privati cittadini che hanno preso a cuore la causa, fra loro anche la Scuola Grande di San Teodoro e la Fondazione elvetica Cattaneo. Cifra tuttavia non sufficiente per ricoprire il costo dell'intero intervento. «Sono sincero – afferma il presidente dell'Arciconfraternita, Giuseppe Mazzariol – all'inizio ero contrario alla soluzione pubblicitaria, ma ho capito che non ci sono alternative. Ho bussato a tutte le porte, anche alle associazioni internazionali impegnate nella salvaguardia del nostro patrimonio, ma senza ottenere risposta. Il nostro Consiglio si è riunito giovedì scorso e, all'unanimità, mi è stato chiesto di prendere contatti con gli sponsor che si sono fatti avanti».

Orologio ok, campanile da salvare. Se nell'ottobre 2018 la lancetta dell'orologio che dà sul campo è tornata al suo posto, destino diverso è toccato al campanile d'impronta rinascimentale. Un gioiello costruito dopo che il primo – in cotto e posto frontalmente all'attuale chiesa – venne distrutto da un incendio nel 1514. La struttura portante delle campane è caratterizzata da profili in ferro ancorati sulle colonnine in marmo che costituiscono il campane-

nile. Ed è proprio sulla struttura che sono state riscontrate importanti lesioni provocate dal movimento delle campane e dalla ruggine dei ferri di sostegno, motivo per il quale tutte e tre – ora legate – non suonano più da mesi, per scongiurare distaccamenti marmorei. «Dal novembre scorso – dice Mazzariol – il campanile è stato messo in sicurezza attraverso un'impalcatura, in quanto compromesso. Il tutto sempre sotto il controllo della Sovrintendenza. Gli interventi da attuare? Oltre al restauro del marmo, è previsto il rifacimento del sistema elettrico che fa funzionare le campane. Confido che i lavori inizino entro il primo semestre del 2020». E il finanziamento annunciato pare possa comprendere anche l'intervento di recupero di una vecchia meridiana che si trovava sulla parete lato ponte di Rialto.

Il "Misericordia Day". Sabato scorso, intanto, si è svolta l'ormai consueta festa annuale dell'Arciconfraternita i cui volontari, circa 250, offrono assistenza tra le corsie principali degli ospedali, dando per esempio una mano agli infermieri nell'orario dei pasti. «Sono molto soddisfatto di come si è svolta la giornata», il commento del presidente. Nel corso della giornata non sono mancate le dimostrazioni di primo soccorso, così come il controllo dei parametri vitali che ha riscosso grande interesse fra i passanti. Infine, la Messa solenne, presieduta da mons. Orlando Barbaro, al termine della quale sono stati premiati 30 volontari con alle spalle dai 5 ai 25 anni di servizio, gremita di autorità civili e militari. «Tra i nostri servizi gratuiti c'è anche quello dell'ambulatorio, nato per gli extracomunitari ma oggi rivolto anche ai veneziani pensionati che hanno bisogno di visite specialistiche, sempre più in

aumento. Inoltre è il secondo anno che l'Ulss ha rinnovato una convenzione gratuita affinché i nostri medici possano accedere al carcere femminile della Giudecca. Il mio bilancio? È molto positivo».

Marta Gasparon





Qui accanto e sopra, alcuni momenti del "Misericordia Day" di sabato scorso, con i volontari dell'Arciconfraternita

BREVI**ALL'EX SOMMERGIBILISTI UNA STRUTTURA PER IL CAMPO SPORTIVO**

E' stato approvato nei giorni scorsi dalla giunta comunale, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto, il progetto definitivo di riqualificazione dell'ex Caserma Sommeigibilisti" all'Arsenale, di proprietà del Comune. «L'intervento per un totale di 435mila euro, finanziato nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane - sottolinea l'assessore Zaccariotto - si pone l'obiettivo di recuperare il piano terra di due dei sei corpi esistenti, dove saranno realizzati servizi e locali indispensabili per l'utilizzo del campo sportivo "Bacini". In particolare si interverrà con la realizzazione di spogliatoi per atleti ed arbitri, un'infermeria e due uffici per le società sportive. Inizia così il recupero di una caserma, risalente alla fine degli anni '30, ma mai completata, inutilizzata da circa 80 anni. Una decisione che ha avuto nel sindaco Luigi Brugnaro il principale sostenitore per consentire al campo sportivo di essere un luogo sempre più accogliente per quanti amano lo sport, in particolare i giochi di squadra come il calcio e il rugby. Inoltre, questo sarà un importante intervento che s'inserisce in un più organico lavoro di riqualificazione dell'intero Arsenale che da quest'anno è diventato il protagonista della prima edizione del Salone nautico, un evento che stiamo già organizzando dal 3 al 7 giugno 2020».



SUPERSTRADA. Galleria e casello in ritardo: incarico della Regione a Trt

Pedemontana "a tratte" Servono stime sul traffico

.....
VENEZIA
.....

Quanto funzionerà la Pedemontana veneta senza la galleria di Malo, rimasta molto indietro per le note vicende giudiziarie (senza, la superstrada è spezzata in due) e senza lo sbocco sull'A4 visto che il nuovo casello di Alte-Montecchio se tutto va bene arriverà tra un paio d'anni? Se lo chiede ufficialmente anche la Regione, che come noto è riuscita a sbloccare l'opera con l'accordo in base a cui ai costruttori di Sis verrà riconosciuto un canone annuo (si parte da 153 milioni ma si arriva a un massimo di 400 milioni l'anno) mentre Venezia dovrebbe riuscire a far quadrare i conti incassando il pedaggio di auto e camion. In sostanza, ha senso aprire l'opera per stralci, facendo il conto dei costi di gestione (e di patti con Sis) rispetto ai benefici? La domanda non può restare senza risposta. Per questo la dirigente regionale per la Pedemontana, Elisabetta Pellegrini, ha affidato in settembre uno studio allo studio milanese Trt Trasporti e territorio, guidato tra gli altri da quel prof.

Marco Ponti noto per aver scritto un'analisi costi-benefici che boccia il progetto Tav.

I 94 chilometri di superstrada (più 50 di viabilità complementare) servono a congiungere sia l'A4 Brescia-Padova che l'A27 Venezia-Belluno (e la statale Valsugana verso Trento) con la grande città manifatturiera veneta che si estende dalla valle dell'Agno a Schio-Thiene-Bassano e Montebelluna-Treviso. Ma «si constatata un inevitabile allungamento della tempistica nella realizzazione di alcune opere fondamentali»: la galleria di Malo e il casello di Alte. L'ing. Pellegrini quindi «ha la necessità» di ricorrere a uno studio tecnico «che fornisca analisi trasportistiche relative ai nuovi scenari che si stanno delineando» per «valutare le possibili conseguenze dei citati accadimenti sulle stime di traffico e poter quindi pienamente valutare l'opportunità delle aperture parziali» per singole tratte. Anche perché i sindaci sono preoccupati degli effetti di queste pre-aperture sulla loro viabilità locale. Parola a prof. Ponti e ai suoi. Il costo totale è di 50mila euro. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I cantieri della Pedemontana



Sono Vallarsa, Trambileno e Terragnolo

Valdastico Nord, votano i cittadini di tre Comuni

Una pallina bianca per il sì, una pallina nera per il no. Hanno scelto una "balotazione" i sindaci delle valli del Leno: vogliono far esprimere i loro cittadini con un antico metodo di votazione - e cercano un "no" - i sindaci trentini di Terragnolo Trambileno e Vallarsa, per opporsi alla Valdastico Nord e al nuovo progetto voluto dalla provincia di Trento e dal suo presidente Maurizio Fugatti, che punta a dire sì all'autostrada dal Vicentino ma con uno sbocco a Rovereto e con un casello che potrebbe collocarsi proprio in zona di Terragnolo, con lo scopo di servire la zona montana di Serrada e Folgaria (altro Comune che però ha detto no al progetto). La votazione si svolgerà domenica 24 novembre. È stato anche nominato un gruppo di lavoro dei tre Comuni che prepari i cittadini e li informi adeguatamente per la loro scelta personale sul "sì" o "no" all'A31.





«Le stazioni come luoghi vitali delle città La rigenerazione deve partire da qui»

L'esperto di riqualificazioni urbane Bruno Barel spiega l'interesse di fondi e investitori sulla ricettività nell'area del piazzale «L'alleanza di buona politica e di operatori economici solidi e professionali è capace di qualsiasi cosa. Il modello è Milano»

«Mestre è già rinata e Verona la insegue A Padova servono credibilità e idee» «Ma leva di sviluppo a lungo termine non può che essere l'area metropolitana»

L'INTERVISTA

Claudio Malfitano

Creatività, innovazione, reti. Parole chiave per lo sviluppo futuro delle città. Che passerà da investimenti importanti mediati dalla politica. E, strano a dirsi, le aree delle stazioni potranno essere motori di rigenerazione. Come Porta Garibaldi a Milano. Dall'interesse di diversi fondi immobiliari per nuove strutture ricettive in stazione a Padova nasce la riflessione di Bruno Barel, docente del Bo ed esperto di tematiche di riqualificazione urbana (nonché socio fondatore dello Studio legale BM&A).

Professore, il boom di alberghi dopo la stazione di Mestre pare raggiungere anche Padova. Da dove nasce questo interesse?

«Dobbiamo partire dal fatto che in tutto il mondo la popolazione si va concentrando nelle città, dove il processo di elaborazione e trasferimento delle conoscenze è più veloce ed efficace. Le città attraggono i giovani e offrono loro migliori opportunità di lavoro e di vita. L'assessore all'urbanistica di Milano Maran ha detto recentemente che nei prossimi dieci anni andranno a vivere e lavorare nel capoluogo lombardo

almeno 30 mila giovani all'anno, fra i 20 e i 40 anni. I grandi operatori immobiliari lo sanno e seguono l'evoluzione del mercato, con iniziative che mobilitano risorse finanziarie importanti, competenze e visione ampia. Il fenomeno riguarda un po' tutte le città del Veneto, che devono ripensarsi e governare questo processo che ne disegnerà il futuro».

Tra i settori che più trainano lo sviluppo immobiliare c'è proprio l'alberghiero. Ma il mercato turistico è in continua trasformazione. Non c'è il rischio di trovarsi poi con strutture vuote?

«Le strutture ricettive di nuova generazione sono molto diverse da quelle tradizionali e vanno specializzandosi. Sono tendenzialmente grandi per realizzare economie di scala. Sono rivolte ad un mercato in evoluzione, fatto non solo di turismo tradizionale ma anche di spostamenti per tante altre finalità, ad esempio d'affari o per cure sanitarie o per studio o per lavoro temporaneo. Ci sono strutture dotate di servizi comuni concepite per ospitare persone per periodi medi o lunghi, a costi sostenibili, dove ci sono anche spazi di incontro e socializzazione. Molte delle nuove strutture di Mestre non hanno parcheggi, sono rivolte a giovani che arrivano con mezzi pubblici. C'è spa-

zio per la creatività. E per fortuna non mancano i creativi e perfino i sognatori. Come Ralf Riffeser, che a Ortisei si è inventato il "Cavallino bianco", ormai notissimo come hotel concepito fin nei dettagli e nei servizi per le esigenze delle famiglie con figli piccoli».

Anche nell'area della stazione di Padova sono in progetto strutture di diverso tipo: dai 5 stelle agli ostelli. È una differenziazione che segue il mercato?

«Padova è una città di enormi potenzialità e deve rinnovare la propria offerta per intercettare tanti diversi segmenti di domanda. Senza trascurare che Padova è parte di un'area metropolitana che deve ancora esprimere tutta la sua forza attrattiva. Trovarsi su una linea ferroviaria comoda sia per andare velocemente a Mestre e Venezia che a Bologna o Milano, significa essere inseriti in una rete di relazioni che offre tante opportunità di varia natura. Non a caso le stazioni ferroviarie sono state ormai ri-



pensate come *hub* per certi versi simili agli aeroporti».

Tradizionalmente le stazioni erano considerate “non luoghi”, aree di passaggio senza una precisa identità. Possono gli insediamenti alberghieri contribuire a risolvere questa ambiguità e dunque i problemi di degrado?

«La reti fisiche non saranno meno importanti della rete del web. La mobilità delle persone sarà sempre più strategica, così come quella delle merci che sta facendo ripensare l'intero sistema della logistica commerciale. I giovani stanno rilanciando il trasporto pubblico, sia per ragioni ideali che per comodità e abbattimento dei costi. Poi quando serve l'auto la si affitta senza altri costi e fastidi legati alla proprietà e ai parcheggi. Perciò le stazioni ferroviarie saranno luoghi vitali nelle città. A Milano è molto importante abitare vicino ad una stazione della metro. La grande architettura sta trasformando le stazioni in luoghi di qualità, e di riflesso anche le aree circostanti si rianimano anche economicamente».

Come può un'amministrazione agire per favorire questo tipo di investimenti?

«Bisogna essere credibili. Avere idee chiare, anche ambiziose. E saper sognare: aprirsi alle novità, alla creatività, all'inno-

vazione. Dare certezze agli operatori economici, nelle regole e nei tempi. Attirare a Padova i grandi investitori nazionali ed internazionali, che hanno la capacità di affrontare sfide ambiziose e contribuire alla rigenerazione di parti di città, con interventi organici. E pretendere qualità. La questione centrale non è più quella degli indici edificatori, delle quantità, bensì quella della qualità urbana, che significa tante cose: qualità del progetto sotto ogni profilo e qualità delle relazioni fra il nuovo ed il contesto urbano, adeguamento delle infrastrutture e dei servizi, flessibilità delle funzioni per interagire con un mercato che cambia in fretta. Il valore non è più insito in un edificio, isolatamente considerato, ma nelle relazioni col tessuto sociale, ambientale e culturale circostante».

Vicino alla stazione ci sono due aree (ex Ifip e Pp1) considerate “buchi neri”. Un'eventuale azione di rigenerazione di quell'area potrebbe agire da volano anche le altre aree?

«Senza dubbio. Bisogna studiare a fondo il caso Milano. Si comincia da un luogo, ma ora è vitale tutta la città. L'alleanza di buona politica e di operatori economici finanziariamente solidi e professionali è

capace di qualsiasi cosa. Ma è il momento di esportare il miracolo fuori Milano, è nell'interesse dell'intero Paese. Milano da sola non fa ripartire l'Italia, mentre la rete delle grandi città, a cominciare da quelle del Nordest, può consolidare questa rinascita».

Da dove riparte il Nordest?

«Mestre sta rinascendo e fra poco si vedrà che il contagio positivo va oltre la stazione ferroviaria fino a reinventare Marghera. Il Comune sta per iniziare i lavori di costruzione di una nuova viabilità di accesso comodo a Marghera. Verona sta reinventando la Zai e anche gli scali ferroviari, si dota di nuove strutture ricettive a ridosso della stazione. Padova ha dei punti di forza eccezionali, dall'università con i suoi 60 mila studenti ai servizi sanitari, dalle bellezze artistiche all'Interporto, l'elenco potrebbe essere lunghissimo. Ma la vera leva di sviluppo a lungo termine non può che essere il Veneto metropolitano, il triangolo d'oro Venezia-Padova-Treviso che con la Pedemontana ora lega a sé anche altri centri di grande sviluppo manifatturiero. Bisogna vedere il territorio dall'aereo, ossia dal punto di vista dell'Europa. Puntare ad una *governance* territoriale, che cominci ogni ragionamento col “noi”». —

IL FENOMENO

In pochi mesi 5 progetti per hotel e ostelli nell'area della Ferrovia

Cinque nuovi alberghi per far rivivere l'area della stazione di Padova, da anni, purtroppo, sinonimo di degrado e insicurezza. In campo infatti ci sono già diversi progetti. Alcuni già in fase di avviamento. Come in via Sarpi dove, al posto della vecchia tipografia, sorgerà un hotel di nove piani a fian-

co dell'esistente albergo Cason. Una struttura alberghiera è prevista anche nel piano urbanistico dell'ex Ifip, l'area abbandonata dietro la chiesa della Pace. Anche il gruppo Ferrovie starebbe valutando la realizzazione di un albergo nell'area dietro l'ex edificio pacchi. Un interessamento ci sarebbe anche per l'ex hotel Monaco, chiuso da 8 anni. Infine si parla di un ostello internazionale tra piazza Mazzini e via Giotto. L'amministrazione crede nel turismo per rilanciare la zona: «Il tema di una ricettività di qualità è centrale», ha detto il sindaco Giordani.



Nella foto piccola in alto a sinistra il professor Bruno Barel, mentre nell'immagine più grande c'è l'idea di stazione sopraelevata proposta da Rfi per Padova. Qui a sinistra la stazione com'è oggi e sopra l'inchiesta del "mattino"

MANUTENZIONE

Ciclovie della regione affidate a Fvg Strade

UDINE. La manutenzione dell'intera Rete ciclabile regionale sarà affidata a Fvg Strade. Lo ha stabilito la giunta regionale nella seduta di venerdì.

«Attualmente la gestione della manutenzione della rete ciclabile è molto frammentata perché si fonda sulle precedenti convenzioni stipulate dalle ex province o dagli enti realizzatori con i Comuni o le comunità montane, pertanto è neces-

sario stabilire standard di servizio omogenei – ha spiegato l'assessore Pizzimenti –. Assegnando quindi a Fvg Strade l'incarico di occuparsi della manutenzione delle piste garantiamo il mantenimento in buono stato di tutte le piste presenti e ne assicuriamo la piena fruibilità sia agli amanti della bicicletta sia ai numerosi cicloturisti che scelgono la pedalata come mezzo per scoprire la regione». —



URBANISTICA

Stop al consumo di suolo La città sarà “verticale”

Meno consumo di suolo e recupero di volumetrie – laddove il piano paesaggistico lo consenta – in altezza, come avviene nelle grandi città.

È questa una delle novità che sa-

rà introdotta dalla variante generale al piano regolatore, che l'amministrazione conta di portare in consiglio entro i primi mesi dell'anno per l'adozione.

MILIA / PAG. 18

Decisa la stretta al consumo di suolo Ora si punta sullo sviluppo verticale

Si cambia: la variante al piano regolatore andrà in aula nei primi mesi dell'anno. Amirante: «In linea con le green city»

Martina Milia

Meno consumo di suolo e recupero di volumetrie – laddove il piano paesaggistico lo consenta – in altezza, come avviene nelle grandi città. È questa una delle novità che sarà introdotta dalla variante generale al piano regolatore, che l'amministrazione conta di portare in consiglio entro i primi mesi dell'anno per l'adozione.

IL MODELLO GIANNELLI

Ad aver anticipato la nuova disposizione ai ragazzi del Fridays for future, in commissione urbanistica, è stato il consigliere comunale Francesco Giannelli (Pordenone popolare), che ha salutato con grande favore la novità. Non è un mistero che il consigliere-architetto sia da sempre fautore delle altezze. Qualcuno ricorderà anche la sua idea progettuale per il nuovo ospedale di Pordenone, che puntava proprio su quello. «Costruire in altezza – ha detto Giannelli ai giovani – vuol dire consumare meno suolo, avere più spazio per alberi e parchi, respirare aria più pulita».

LA VARIANTE

L'assessore Cristina Amirante, che sta lavorando alla variante generale al piano regolatore, spiega che la necessità di partenza è stata «lavorare su tutte quelle previsioni che il piano regolatore 2014-2016 non ha minimamente toccato e che andreb-

bero a intaccare aree non costruite». La maggiore concentrazione riguarda l'area nord della città: «Alcuni esempi? L'area tra via Stradelle e via Maestra Vecchia, quella tra via Ferraris e via Pontebbana; via viale D'Alviano e via Castelfranco».

ZONE B

La variante si concentrerà soprattutto sulle zone residenziali (B) «perché oggi come oggi gli investimenti sono concentrati nella ristrutturazione di immobili con richiesta di ampliamento. Questo perché i costi di ristrutturazione sono elevati e l'ampliamento permette di ammortizzare la spesa». Nella valutazione delle aree dove il piano già prevede nuove cubature, l'amministrazione è orientata così: «Laddove c'è un reale interesse a costruire, si procede per rispettare quello che è l'orientamento delle ultime sentenze del Tar. Se invece non ci sono richieste andiamo a ridurre la capacità edificatoria. Per quanto riguarda le domande di ampliamento, che comunque sono tornate ai livelli pre crisi così come gli affitti, dove possibile saranno soddisfatte edificando in altezza. Questo purché ci sia rispetto, come previsto dalle linee guida delle green city, degli elementi paesaggistici e architettonici». Per quanto riguarda Pordenone, in particolare, il provvedimento riguarderà aree esterne al centro storico. —



BY: NC/NO AL CUNDIRITRISERVATI



Pordenone punta a ridurre il consumo di suolo costruendo maggiormente in altezza. Qui viale Dante fotografato col drone da Michele Missinato

PILOT (FDI)

«Immobili, vendite ai livelli pre-crisi»

«Il dato reale è che il mercato immobiliare è tornato ai livelli pre crisi, sia nelle trattative del nuovo ma soprattutto dell'usato. Non ci sono più gli oltre duecento alloggi sfitti del 2016 e anche il dato demografico è positivo: nel 2018 la popolazione è in aumento». A dirlo la presidente della commissione urbanistica, Monica Pilot (Fdi), aggiungendo che «la riduzione delle aste ha determinato un riequilibrio dei prezzi rispetto ai valori di mercato».

«È evidente – prosegue – che gli interventi della giunta Ciriani, in ambito di rigenerazione urbana e di creazione di spazi da condividere, non possano che migliorare la qualità della vita, andando, come ovvia contropartita, a determinare un incremento nell'appetibilità degli immobili e quindi nel numero di transazioni». —

BY NC ND AL OL NI I D R IT TI R I S E R V A T I



RAPPORTO IMMOBILIARE

Nel mirino dell'iniziativa il patrimonio ante anni Settanta, oggetto del 50-60% delle compravendite

EDILIZIA GREEN PER SPINGERE I VALORI

Abi apre a Roma un tavolo sulla riqualificazione energetica

DI LAURA MAGNA

Un patrimonio immobiliare più efficiente dal punto di vista energetico può funzionare da volano per la crescita economica del Paese. Ma per riqualificarlo ci vogliono risorse e impegno: per favorire questo processo si è riunito per la prima volta a Roma a fine settembre, il neonato Tavolo tecnico dell'Abi, l'Associazione Bancaria Italiana, per favorire la riqualificazione energetica degli immobili. Una riunione durante la quale hanno portato le proprie istanze tutti gli stakeholder coinvolti, dalla Commissione Europea, alla presidenza del Consiglio dei Ministri, alla Banca d'Italia, ai ministeri di Ambiente, Economia e Sviluppo economico, fino ad Ania, Confedilizia, Enea, Federazione ipotecaria europea e associazioni dei consumatori. «Abbiamo cercato di coinvolgere soggetti pubblici e privati, associazioni imprenditoriali, consumatori e mondo della finanza per meglio concorrere, tutti assieme, al comune impegno teso a contrastare il climate change», spiega **Angelo Peppetti**, dell'ufficio Credito e Sviluppo dell'associazione, «e al contempo stimolare, attraverso interventi di riqualificazione energetica degli edifici, una più intensa ripresa del mercato immobiliare. L'obiettivo, nello specifico, è migliorare quell'ampia porzione di patrimonio edificato prima degli

anni Settanta e che non offre prestazioni energetiche in linea con gli standard attuali. Lo 'spirito' dell'iniziativa è favorire positive ricadute su un mercato attualmente caratterizzato da una dinamica vivace nel numero delle compravendite ma cui potrebbe accompagnarsi un parallelo aumento del valore medio degli immobili. Va infatti considerato che le case costruite 30-40 anni fa, anteriormente alla prima legge sull'efficienza energetica, costituiscono il 50-60% degli immobili attualmente oggetto di compravendita».

Gli obiettivi del tavolo sono in linea con l'attuale orientamento europeo, in particolare con la Direttiva sull'efficienza energetica 2018/2002, che stabilisce un nuovo obiettivo di efficienza energetica per il 2030 di almeno il 32,5% (con una clausola di revisione verso l'alto entro il 2023) e con la 2018/844 sulla prestazione energetica degli edifici con la quale la Commissione europea prevede misure che accelereranno il ritmo delle ristrutturazioni energetiche degli edifici anche attraverso l'adozione da parte degli Stati membri di politiche nazionali finalizzate a mobilitare finanziamenti pubblici e privati e investimenti. La necessità, secondo la Commissione, è quella di «aumentare il tasso di ristrutturazione» soprattutto puntando su «adeguati strumenti finanziari» e «sull'accessibilità

economica». Il settore finanziario ha un ruolo importante per il sostegno della transizione, dato che «può indirizzare i flussi dei capitali e gli investimenti verso le soluzioni necessarie».

In concreto, Abi coordina il Tavolo che successivamente presenterà le sue proposte individuando le best practices per favore domanda e offerta di investimenti necessari per favorire la ristrutturazione energetica degli immobili italiani. «Si può agire su fondi di garanzia che possano favorire i finanziamenti abbattendo i rischi e con linee guida che consentano di standardizzare contratti o ridurre gli adempimenti amministrativi per l'ottenimento dei benefici fiscali legati a interventi di riqualificazione energetica», prosegue Peppetti. «Sarebbero sicuramente utili azioni per migliorare l'efficienza complessiva dei condomini: un fondo di garanzia potrebbe senz'altro concorrere a incentivare simili interventi. In definitiva, non occorrono risorse ad hoc: le banche stanno contribuendo con offerta di soluzioni e prodotti specifici a tassi estremamente convenienti. È importante un'opera di sensibilizzazione dei cittadini sull'importanza della riqualificazione energetica degli immobili. Stiamo, anche in questo campo, avviando riflessioni in comune con le associazioni dei consumatori». (riproduzione riservata)





Crociere, patto tra porti «Stop ai giganti del mare»

A Venezia i manager degli scali turistici europei. Fronte comune per dialogare con le compagnie. L'obiettivo è la sostenibilità: flussi turistici controllati, carburanti green e tutela delle città d'arte

Un turismo crocieristico sostenibile per i porti europei, "trattando" tutti insieme, e dunque con maggiore forza, con le compagnie di crociera per cambiare il modello di sviluppo, frenare il gigantismo navale, migliorare le condizioni ambientali e l'impatto sulle città storiche che sorgono accanto agli scali. È quello che si è iniziato e chiedere con forza ieri da Venezia, con le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici

europei, Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos, che hanno risposto alla chiamata del presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Pino Musolino. Che, dopo i due incidenti (uno sfiorato) di quest'estate in laguna legati proprio alle navi da crociera, ha chiamato a raccolta i rappresentanti degli altri scali del vecchio Continente legati al traffico crocieristico. ALLE PAGINE 2,3 E 4



Grandi navi in Marittima a Venezia

Crociere, parola d'ordine sostenibilità Patto tra porti: le compagnie ci ascoltino

Stop ai giganti del mare, flussi turistici controllati, carburanti green: da Venezia parte la sfida per un business "modello Europa"

L'incontro organizzato dopo gli incidenti accaduti in estate è stato un successo

Tra gli obiettivi anche la tutela delle città d'arte e dei lavoratori

Enrico Tantucci

VENEZIA. Un turismo crocieristico sostenibile per i porti europei, "trattando" tutti insieme, e dunque con maggiore forza, con le compagnie di crociera per cambiare il modello di sviluppo, frenare il gigantismo navale, migliorare le condizioni ambientali e l'impatto sulle città storiche che sorgono accanto agli scali.

È quello che si è iniziato e chiedere con forza ieri da Venezia, con le delegazioni di sette dei principali porti crocieristici europei, Amsterdam, Palma di Maiorca, Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia Fos, che hanno risposto alla chiamata del presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Pino Musolino. Che, dopo i due incidenti di quest'estate in laguna legati proprio alle navi da crociera,

ha chiamato a raccolta i rappresentanti degli altri scali del vecchio Continente legati al traffico crocieristico, ricevendo una risposta immediata e entusiastica. Mancava, ieri, solo Barcellona, che aveva aderito all'incontro, per la grave situazione politica e di ordine pubblico che ha colpito la città catalana. Ma presente in qualità di uditor anche un rappresentante dell'International Transport Forum, l'ente globale del trasporto mondiale, presente in 60 Paesi, a conferma dell'interesse suscitato dell'iniziativa.

Il suo nome è "Cruise 2030 Call for Action" è il riferimento della data è alla scadenza del 2030 posta dalle Nazioni Unite per cambiare modello di sviluppo.

Un coordinamento delle città sedi di porti crocieristici europei che avrà anche un proprio marchio e che punta a elab-

borare una sorta di piano di fattibilità per rendere sostenibile l'impatto di questo traffico sulle città che, come si è rilevato nel primo incontro di ieri, soffrono di problemi comuni, legati alle dimensioni sempre più grandi delle navi da crociera, all'inquinamento, alla gestione dei flussi, agli stessi problemi di sicurezza.

Si vuole pertanto aprire un dialogo comune con le compagnie di crociera per convincerle a invertire la rotta. Parlando già di "modello Europa" per navi meno ingom-



branti per i porti europei rispetto a quelli caraibici o del Golfo che non si pongono il problema del gigantismo navale.

Nell'incontro di ieri tutte le delegazioni hanno riconosciuto l'importanza economica e occupazionale del crociera ma, allo stesso tempo, hanno convenuto sulla necessità di intervenire in modo coordinato per contenere o eliminare i costi esterni legati al fenomeno.

Ciascuno ieri ha portato al tavolo i suoi problemi e le possibili soluzioni, come riferiamo anche a parte. Già fissato il prossimo incontro che si terrà a gennaio 2020 nella Baleari nel porto di Palma di Maiorca. Le delegazioni hanno deciso di lavorare a un piano d'azione con l'obiettivo di giun-

gere al prossimo incontro con un documento condiviso da approvare.

Molti dei problemi comuni dipendono innanzitutto, appunto, come si è rilevato ieri nell'incontro nella sede dell'Autorità Portuale veneziana, dai limiti fisici che caratterizzano i porti europei che, a differenza di quelli caraibici ad esempio, sono legati a città come Venezia, ma anche Barcellona o Marsiglia, di grande interesse storico ed artistico e, dunque, di forte richiamo per il turismo. Ma, contemporaneamente, anche più fragili.

Di qui anche la necessità condivisa di progettare appunto navi da crociera compatibili con i porti delle città storiche e di limitare il rischio di congestione dovuto al traffi-

co acqueo e al flusso turistico. Con i problemi sociali e con i residenti che iniziano a registrarsi ovunque.

Sul tavolo naturalmente anche la questione ambientale e l'interesse comune a ricercare nelle nuove tecnologie soluzioni per ridurre ulteriormente l'impatto del traffico crocieristico, non solo a livello di naviglio ma anche sul fronte dell'indotto che comprende trasporti urbani, navette, taxi. Quello che è stato comunque sottolineato da tutti, è che da ieri non si è aperto un fronte dei porti "contro" le compagnie di crociera. Ma un'azione comune per convincerle a cambiare comunque un modello di sviluppo del traffico crocieristico che rischia di non essere più sostenibile. —

 BY-NC-ND ALGUNO DIRITTI RISERVATI



La delegazione dei porti crocieristici europei riuniti ieri a Venezia nella sede dell'Autorità Portuale

Il presidente dell'Autorità portuale di Venezia: «È necessario affrontare problemi comuni L'impatto sulla città non riguarda solo il tonnellaggio, ma anche i fumi, i rumori e l'attracco»

«Ripensare nuove linee guida senza frenare lo sviluppo»

L'INTERVISTA

Presidente Musolino, perché questo forum dei porti crocieristici europei?

«Perché i due incidenti avvenuti in laguna questa estate legati ad altrettante navi da crociera, dopo che per quasi vent'anni Venezia ne era stata risparmiata, sottolineano l'esigenza di cambiare il modello di sviluppo del traffico crocieristico per i porti europei. Non è un problema solo di Venezia. Marsiglia quest'estate ha chiuso per due giorni il porto per problemi di inquinamento, alla Baleari c'è una protesta sociale contro il traffico crocieristico, Dubrovnik sta per adottare delle forme di limitazione. È evidente che il modello vada cambiato, che servano navi da crociera compatibili con i porti europei che non sono quelli dei Caraibi. Non a caso la risposta al mio appello è stata immediata. Ci sono porti che si sono autoinvitati. Altri, come quelli inglesi che non siamo riusciti a far venire in questa occasione».

È una battaglia contro il traffico crocieristico?

«Assolutamente no. I nostri porti, compresa Venezia, hanno bisogno del traffico crocieristico, dell'occupazione che genera, dell'indotto che produce. Ma finora siamo stati di fatto a guardare e l'unica logica è stata quella appunto delle esigen-

ze di sviluppo del traffico crocieristico. Ora si tratta di ripensare il modello senza per questo frenare lo sviluppo, che comunque non può essere infinito. Pensiamo a Venezia: ora abbiamo circa 1,6 milioni di crocieristi annui. Potremmo arrivare fino a 2,5 milioni, ma certamente non oltre. Le dimensioni fisiche del porto e del suo territorio non lo consentono».

Venezia ha fissato un limite in questi anni a 96 mila tonnellate per l'accesso alla Marittima delle navi da crociera. Deve essere questo il limite di tonnello per le navi da crociera di nuova generazione per i porti europei?

«Secondo me deve essere anche più basso, bisogna ridurre l'impatto del traffico crocieristico sulla città, ma questo non riguarda solo il tonnello, ma anche i fumi, i rumori, lo stesso sistema di attracco e l'organizzazione dello scalo. È un percorso che vogliamo fare con le compagnie di crociera e non contro di loro, ma è un percorso ineluttabile. È chiaro che il gigantismo navale senza regole non può essere accettato. È arrivato il momento di porle queste regole, tutti insieme, pur tenendo conto delle diverse specificità dei vari ponti. Contiamo di arrivare già a gennaio a Palma di Majorca a stilare un primo elenco di priorità condivise». —

E.T.



Il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Pino Musolino



AMSTERDAM

EVERHARD VAN DEN BRAKEL, MANAGER DEL PORTO

«Contributo di sbarco di otto euro a persona e uso dello scalo a nord»

«La nostra capacità è di 190 attracchi ogni anno ma ci fermiamo a 180»

VENEZIA. Amsterdam «tasse- rà» presto i crocieristici con un contributo di 8 euro a persona» appena istituito, «e in- tanto ha già iniziato a sposta- re una parte delle navi da crociera dallo scalo della città olandese più a nord, nello scalo di IJmuiden, sulla costa del Mare del Nord.

L'obiettivo è quello, anco- ra una volta, di ridurre l'im- patto del traffico e del turi- smo crocieristico in un porto già trafficatissimo come quel- lo di Amsterdam, come spie- ga Everhard van den Brakel, manager che si occupa per lo scalo olandese della pro- grammazione e dello svilup- po del traffico crocieristico.

«È importante che i porti crocieristici europei sviluppi- no buone pratiche e strategie comuni» spiega van den Bra- kel «come si è iniziato a impo- stare con questo primo incon- tro a Venezia, perché i proble- mi sono analoghi per tutti.

Per quanto riguarda in parti- colare Amsterdam, la nostra capacità di accoglimento del traffico crocieristico è di cir- ca 190 attracchi all'anno, ma ci fermiamo a un livello infe- riore, intorno alle 180. La de- cisione di istituire un contri- buto di 8 euro che ogni croce- rista che sbarca ad Amster- dam è tenuto a pagare, nasce dalla necessità da parte della Municipalità di ricavare in- troiti da un traffico che ha co- munque un impatto sul por- to e sulla città, anche se i livel- li di inquinamento non sono preoccupanti. Ma la decisio- ne è stata vissuta per ora ma- le dalle compagnie di crocie- ra, sia per la rapidità con cui si è deciso di istituire la nuo- va tassa, sia perché è stata vi- sta come discriminatoria ver- so altre tipologie di turisti che invece non sono tenute a pagare il contributo. Anche per noi comunque l'impatto dei crocieristi sui flussi turisti- ci complessivi della città re- sta abbastanza marginale, ma c'è la necessità di regola- re il fenomeno». —

E.T.



Il porto di Amsterdam: a breve i crocieristi saranno tassati



CANNES

ERIC BARRAT, DIRETTORE DEL PORTO

«Due navi al giorno per limitare i turisti in Costa Azzurra»

«Da noi è più facile perché il Porto è controllato dal Comune»

VENEZIA. Non più di due navi da crociera al giorno possono attraccare al porto crocieristico di Cannes, per limitare l'afflusso turistico e l'impatto sullo scalo della Costa Azzurra. La misura è già in vigore, come spiega Eric Barrat, direttore del Porto di Cannes e anch'egli presente in rappresentanza del suo scalo al primo summit tra le città crocieristiche europee tenutosi a Venezia.

Il porto si trova a breve distanza dalla città storica, ma lo scalo per le crociere è spostato in posizione più laterale. «Questo incontro tra i porti crocieristici a Venezia secondo noi è molto importante» spiega Barrat «perché l'unione fa la forza e in questo modo potremmo trattare in modo più autorevole con le compagnie di crociera per ridurre l'impatto del turismo crocieristico sulle città storiche, senza per

questo sacrificarlo. A Cannes il porto è controllato dal Comune e questo rende più facile anche gestire la sua attività in relazione alle ricadute sul territorio. Per questo Porto e Comune hanno già stilato insieme una Carta della sostenibilità del traffico crocieristico nella baia di Cannes già recepita dalla Clia, l'associazione che riunisce le compagnie di crociera. Dal punto di vista ambientale le compagnie si impegnano a utilizzare carburante con una percentuale di zolfo non superiore allo 0,1 per cento, proprio per ridurre l'inquinamento, che è anche se è nei limiti preoccupa la gente dal punto di vista visivo, per i fumi emessi. Questo limite è esteso anche ai bus e ai mezzi che dal porto trasportano poi i crocieristi in città. Anche perché per Cannes, il turismo crocieristico è solo una minima parte di quello presente in città per le sue manifestazioni e non ci serve averne di più». —

E. T.



Al porto di Cannes possono attraccare solo due crociere al giorno



DUBROVNIK

HRVOJE KULUSIC, MANAGER AUTORITÀ PORTUALE

«Dal prossimo anno non più di quattromila crocieristi al giorno»

«Aria monitorata È importante che i valori siano nella norma»

VENEZIA. Non più di 4 mila crocieristi al giorno nella parte storica della perla dell'Adriatico. Dal prossimo anno il porto croato di Dubrovnik attuerà questa limitazione, come spiega Hrvoje Kulusic, general manager dell'Autorità portuale presente ieri all'incontro di Venezia, in rappresentanza del suo scalo. Dubrovnik è un porto di passaggio più che di sosta per il traffico crocieristico, ma la presenza di questo turismo, in aggiunta a quello già esistente comincia a farsi sentire.

«C'è un problema di gestione turistica che comincia a preoccupare anche la gente e che va affrontato» spiega Kulusic «e per questo il primo passo, dal 2020, sarà quello di consentire, nel periodo che va da giugno a settembre che non siano presenti contempora-

neamente più di quattromila crocieristi in città, il che corrisponde più o meno alla presenza di due navi da crociera in contemporanea nel nostro scalo. Circa il 60 per cento dei crocieristi visitano Dubrovnik e rappresentano circa il 20 per cento del movimento turistico totale. Dalla prossima estate partiremo appunto con questa limitazione, per verificare se consentirà una migliore gestione dei flussi o se sarà necessario modificarla».

Dal punto di vista invece dell'inquinamento prodotto delle navi da crociera a Dubrovnik la situazione non sarebbe invece preoccupante, secondo il manager del porto croato. «Il monitoraggio dell'aria attuato in continuità» spiega, «ci dice che i valori non superano la norma. È importante però che, a partire dall'incontro di Venezia, si sviluppi una politica comune dei porti crocieristici nei confronti delle compagnie di crociera, per gestire meglio il fenomeno». —



Al porto di Dubrovnik hanno contingentato gli arrivi



Passeggeri in calo nel 2020 ma Venezia resta leader

Il rapporto di "Risposte Turismo" prevede 1,5 milioni di sbarchi (-1,6% dal 2019) Il porto lagunare dietro Civitavecchia. Costa Crociere conferma il programma

La spesa generata qui dagli ospiti delle navi rispetto all'Europa è di 117 euro contro 74

VENEZIA. Il porto crocieristico di Venezia tiene e per il 2020 si prevede un movimento di 1,52 milioni di passeggeri nello scalo lagunare, con un calo del 1,6% rispetto al 2019. Questo il dato emerso ieri a Cagliari all'Italian Cruise Day dove è stato presentato il rapporto stilato da "Risposte Turismo" che prevede per il 2020 l'anno record per il settore delle crociere con oltre 13 milioni di passeggeri trasportati nei mari italiani, in rialzo del 6% rispetto al 2019. Nonostante il lieve calo, il porto di Venezia si conferma leader con Civitavecchia dove sono previsti 2,7 milioni di passeggeri. Il dato sui passeggeri è confortato anche dalla notizia che Costa Crociere e quindi anche la consorella Aida hanno confermato per la stagione 2020 il programma previsto e quindi il numero delle "toccate" in Marittima. «La stagione 2020 è confermata come da programma», fanno sapere

dal quartier generale di Costa a Genova.

La decisione della compagnia di crociere che fa parte del gruppo Carnival Cruise conferma il forte appeal dello scalo veneziano e la disponibilità di seguire le indicazioni delle autorità riguardo il problema del passaggio delle navi nel bacino di San Marco. In attesa, quindi, di una decisione sul percorso futuro delle grandi navi, le previsioni per il 2020 sono importanti per tutti i lavoratori e le attività economiche legate a questo settore.

A questo riguardo sono interessanti i risultati di uno studio realizzato per Costa da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo sull'impatto economico generato dai passeggeri nei porti di toccati dalle navi. «Una delle voci più rilevanti per quanto riguarda l'impatto economico a livello europeo ed italiano del Gruppo Costa», si legge nello studio, «è la spesa generata direttamente dagli ospiti nelle varie tappe della crociera, pari ad un valore medio di 74,60 euro che sale però a 117 nello scalo veneziano, la più alta a livello europeo. Pa-

rallelamente, a conferma dell'importanza del settore nella promozione turistica del territorio, il 60% degli ospiti dichiara di voler tornare nelle destinazioni visitate». In particolare per il porto di Venezia, dai dati del 2017, l'impatto economico è stato per Venezia di 159 milioni di euro, a fronte di 814 posti di lavoro generati e dando lavoro a 22 fornitori diretti. Infatti Venezia per molte compagnie rappresenta l'home port, dove vengono caricate sulle navi anche tutte le derrate alimentari che servono per la successiva crociera, generando quindi un forte indotto economico.

L'interesse di Costa per Venezia è legato anche al fatto che il gruppo è azionista diretto di Venezia Investimenti, con il 25% delle azioni e quindi, indirettamente, di Venezia Terminal Passeggeri che gestisce la Marittima. Inoltre c'è la collaborazione storica con Fincantieri: la compagnia sta attualmente costruendo nel cantiere di Marghera la nuova Costa Firenze, destinata al mercato cinese nel 2020. —

Giulio De Polo

BY NC ND AL CUNTI D I R I T T I R I S E R V A T I



Per il 2020 è previsto l'anno record per il settore con 13 milioni di passeggeri nei mari italiani

«Le prove per il Mose a Malamocco rischiano di azzerare i traffici portuali»

I sindacati sono preoccupati per l'imminente e nuova ordinanza della Capitaneria di Porto che limita l'accesso alla conca di navigazione dalle 19 alle 5 del mattino per tre giorni da lunedì

VENEZIA. «Le prossime prove delle paratie del Mose alla bocca di Porto di Malamocco sono l'ultimo colpo basso al porto commerciale che già comincia a perdere traffici a causa del mancato dragaggi». A dare l'allarme è Antonio Cappiello, della segreteria veneziana della Filt-Cgil, che si dice preoccupato per «l'imminente arrivo di una nuova ordinanza della Capitaneria che limiterebbe alle navi con un massimo di 500 tonnellate di stazza l'accesso al canale dei Petroli attraverso la contestata conca di navigazione, nei tre giorni di prove delle paratoie delle dighe mobili, previste dalle ore 19 alle 5 del mattino seguente, nei giorni 21 e 24 ottobre e il 4 novembre. La conca di navigazione (collaudata per navi lunghe al massimo 216 metri e larghe 26,6) è stata costruita apposta dal Consorzio Venezia Nuova per permettere l'accesso in laguna da Malamocco delle navi commerciali, è stata più volte contestata in quanto insufficiente a garantire il passaggio delle navi mercantili inferiore alle 25 mila tonnellate di stazza.

«Sappiano che la Capitaneria sta per emanare un'ordinanza a proposito delle ennesime prove per il Mose che fi-

nirebbe per azzererebbe i traffici commerciali – dice Cappiello – e questo preoccupa non solo i lavoratori ma anche le aziende, cioè i terminalisti, gli spedizionieri e le agenzie marittime, gli iauto-transportatori e tutt icoloro che lavorano nell'idotto del porto. Se così fosse si tratterebbe di un ulteriore atteggiamento di non collaborazione della Capitaneria di Porto di Venezia e la Corporazione dei Piloti che non fanno il massimo per garantire, pur nella difficile situazione in cui si trova il porto lagunare per i mancati dragaggi, la funzionalità del porto».

Si tratterebbe di una seconda ordinanza dopo quella emessa dalla Capitaneria di Porto veneziana qualche settimana fa, con la quale è stato ridotto a 10.20 metri i fondali e l'accesso delle navi nel Canale dei Petroli, mentre dovrebbe arrivare a 12 metri per assicurare il minimo di accessibilità necessario alle navi mercantili.

La limitazione del pescaggio è dovuta al fatto che da 24 mesi si aspetta il "Protocollo fanghi" per poter procedere. I sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil, hanno in programma per questo 3 giorni di sciopero. —

Gianni Favarato



La conca di navigazione a Malamocco



MOSE, PROVE IL 4 NOVEMBRE

Tutte le paratoie alzate nel giorno dell'alluvione

Quattro novembre con il Mose in funzione. 53 anni dopo l'alluvione del 1966 e la marea più alta di sempre, la ricorrenza sarà celebrata quest'anno con il Mose funzionante. Solo una prova generale, estesa a tutte le 19

paratoie della bocca di porto di Malamocco. Ma un gesto dall'alto valore simbolico. Sempre per le prove, poi, la Capitaneria di porto chiuderà anche il canale di Malamocco il 21 e 24 ottobre. VITUCCI / APAG.19

PROVE DI FUNZIONAMENTO PER LA GRANDE OPERA

Mose in funzione il 4 novembre si alzeranno insieme le 19 paratoie

Ordinanza della Capitaneria: «Stop al traffico il 21, 24 ottobre e il 4. Si passerà per la conca»

Alberto Vitucci

Quattro novembre con il Mose in funzione. 53 anni dopo l'alluvione del 1966 e la marea più alta di sempre, la ricorrenza sarà celebrata quest'anno con il Mose funzionante. Solo una prova generale, estesa a tutte le 19 paratoie della bocca di porto di Malamocco. Ma un gesto dall'alto valore simbolico. L'opera travolta da scandali, lavori sbagliati, sprechi e corruzione dovrebbe concludersi con la consegna e gli ultimi collaudi - stando al cronoprogramma del Provveditorato alle Opere pubbliche - il 31 dicembre del 2021. Adesso si prova il funzionamento del sistema. Con gli impianti "provvisori" che vengono azionati dalla centrale operativa ("control room") dell'Arsenale.

Ieri la Capitaneria id porto ha emesso l'ordinanza che chiude il canale di Malamocco nei giorni 21 e 24 ottobre. Con la chiusura totale prevista per il 4 novembre, anniversario dell'alluvione. Le prove si faranno di notte, per interferire al minimo con la navigazione. Lunedì 21 scatterà la chiusura di metà barriera (9 paratoie, lato sud), giovedì 24 l'altra metà (10 paratoie, lato nord). Infine la prova generale prevista per il 4 novembre, con il sollevamento contemporaneo di tutte le paratoie di Malamocco

Durante gli orari delle prove sarà vietata la navigazione.

«Il transito delle unità fino a 500 tonnellate», precisa l'ordinanza firmata dall'ammiraglio Piero Pellizzari, «sarà garantita in sicurezza attraverso la canaletta di accesso alla bocca di Malamocco, e in alternativa per la conca di navigazione. Il 4 novembre invece chiusura totale. Le unità, sempre fino a 500 tonnellate, comprese le barche da pesca, da diporto e quelle dei servizi portuali, potranno utilizzare soltanto la conca. Non importa che la conca, costata 300 milioni di euro, non sia funzionante, perché sono in corso lavori di riparazione. Una porta danneggiata, strutture compromesse durante l'ultima mareggiata del 2015. Contestazioni su chi debba pagare le riparazioni. E un finanziamento concesso dal Provveditorato di 30 milioni. Non essendoci la necessità di chiudere completamente la bocca per l'acqua alta e trattandosi di una "prova", le barche potranno passare.

Quattro novembre con il Mose alzato, dunque. «Non è finito il lavoro, si tratta di prove», dicono al Consorzio Venezia Nuova. Prove di tenuta e di sollevamento del sistema. Mentre vanno avanti le opere di sistemazione delle criticità rilevate sott'acqua. Le incrostazioni e il danneg-

giamento di parti strategiche come le cerniere. La manutenzione, la riparazione dei tubi rotti sott'acqua il funzionamento di tutte le parti del sistema. Ostacoli forse sottovalutati negli anni del monopolio unico. Adesso sotto la lente dei tecnici della società Comar, già di proprietà delle grandi aziende del Mose, rifondata e integrata da nuove figure professionali sotto la gestione commissariale.

Dopo il commissariamento del Consorzio, alla fine del 2014, anche la Comar era stata commissariata dall'Anac e dalla Prefettura di Roma per la scoperta di gravi irregolarità contabili. Adesso, in assenza di decisioni sul futuro strategico della grande opera, la Comar si occupa di lavori e delle prove sott'acqua.

E sta adesso sperimentando il sollevamento delle paratoie nelle tre bocche di porto. Con un pizzico di orgoglio, dopo anni di critiche e di inchieste. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



MANUTENZIONE

Due bandi in corso 52 milioni fermi

52 milioni da spendere per la manutenzione e le «cure» alle cerniere danneggiate del Mose. Ma le gare non sono ancora concluse. Ricorsi al Tar, richieste di chiarimenti inviate all'Anac dai commissari, conflitti di interesse. Fatto sta che da tre mesi è bloccata la procedura di assegnazione della gara da 18 milioni per la manutenzione delle paratoie di Treporti. Si dovranno smontare le paratoie, portarle in Arsenale e ripulirle. Per prevenire gli incidenti verificatisi lo scorso anno, quando dopo le prime movimentazioni le paratoie non si erano adagiate nei loro alloggiamenti

sott'acqua per l'accumulo di sabbia e detriti. Tre imprese avevano concorso, ma due avevano fatto ricorso al Tar, e la gara è stata annullata e rifatta.

L'altro bando riguarda i 34 milioni di euro messi a disposizione per trovare rimedi alla corrosione al degrado dei materiali sott'acqua all'interno delle grandi cerniere costruite dalla Fip (gripo Mantovani). Appalto complicato, che potrebbe avere la durata di dieci anni, come si legge nel bando di gara. Anche qui in corso imprese importanti, come la Cimolai di Pordenone, la Fincantieri, la vicentina De Pretto. E dubbi sulla validità della commissione, di cui fanno parte Cinzia Zincone, Susanna Ramundo e Dario Berti. Gli ultimi due hanno preso parte alle attività per le vecchie cerniere (Berti) e di consulenza sul loro stato (Ramundo). Un altro elemento da chiarire sulla lunga strada del Mose. —

A.V.



La bocca di Malamocco e la conca dall'alto. Sopra a destra, le paratoie di Treporti in funzione. Sotto, il commissario Giuseppe Fiengo

IN REGIONE 400 IMPRESE MAFIOSE

Censite in una ricerca universitaria: dominano le società di capitali

BELLONI / A PAG. 15



Quasi 400 imprese criminali censite in Veneto: dominano le società di capitali

Ecco l'ultima ricerca del team del professor Parbonetti
I capitali illeciti tornano perlopiù nel centro e sud Italia

L'immagine classica del Nord come lavatrice di soldi sporchi va rivista

Nella filiera integrata domina l'edilizia con aziende specchio: come riconoscerle

Gianni Belloni

PADOVA. La cornice ha la sua importanza. La solenne aula magna del Palazzo del Bo a Padova, gremita anche per la presenza di autorità civili e militari: è qui che è stata presentata, ieri mattina, la ricerca curata da Antonio Parbonetti, ordinario di economia aziendale, sulle infiltrazioni criminali nel tessuto produttivo e il riciclaggio.

La ricerca – finanziata dalla Regione Veneto e ancora in corso, ieri è stato presentato uno step del lavoro –, ha preso in esame una mole considerevole di dati: 1967 aziende collegate a persone condannate per associazione criminale di matrice mafiosa. Di queste 1229 sono aziende del Centro Nord. Di queste imprese il 33% è presente a Nordest, ed in particolare in Veneto dove quelle censite sono 386. Il versante del Centro Nord a più alta densità di imprese mafiose è

quello tra l'Emilia, la Lombardia e il Veneto: un rinnovato triangolo industriale, verrebbe da dire. In Veneto è Venezia, con il 55,7%, la provincia con il più alto tasso di imprese legate alla criminalità organizzata seguita da Treviso con il 16,8 e Padova con il 14,8 per cento. L'analisi del professore di Economia aziendale, legata alle storie delle imprese controllate dai gruppi mafiosi, parte mettendo in luce una discrepanza: la mole importante di imprese mafiose di tipo individuale e di società di persone al Sud, l'80% del totale, rispetto a quelle del Nord che sarebbero invece in buona parte società di capitale. Questo dato ha portato l'équipe di Parbonetti a ipotizzare che sarebbe questo il primo passo dell'ingresso dei denari delle mafie nel mercato legale. Un passaggio che avverrebbe quindi nei territori di origine dei gruppi mafiosi, contraddicendo una visione molto

diffusa che vede il Nord come lavatrice dei proventi accumulati al Sud. Al Centro Nord avverrebbe invece il secondo passaggio attraverso società di capitali in grado di generare ulteriori risorse che verrebbero poi, chiudendo idealmente il cerchio, investite nelle aree di origine. Le società di capitali presenti al Nord servono per fare utili, magari reinvestono poco, hanno strategie manageriali particolari, ma non sono semplici lavatrici di denaro sporco. Un dato rilevato nella ricerca è l'importanza che l'impresa può rivestire per entrare nei circuiti che contano, la



politica in primis, ampliando la sfera d'influenza e moltiplicando così le possibilità di introiti. Queste imprese intraprendono poi, spesso, rotte commerciali verso paesi dove la legislazione antimafia è meno occhiuta potendo quindi operare con meno vincoli.

Le società prese in esame non seguono una parabola solitaria ma vanno osservate come integrate all'intero di filiere e di cluster – e quindi gruppi di imprese collegate operanti nello stesso settore - risultato quindi di una strategia aziendale complessa. Parbonetti non ha mancato di sottolineare il ruolo che in questa strategia rivestono i professionisti nel consigliare ed indirizzare le scelte.

Nella capacità operativa di queste imprese è possibile intravedere un mix vincente di bassa trasparenza, ma nello stesso tempo di capacità di in-

terlocuzione con altri soggetti. Il fattore vincente delle imprese mafiose e la capacità di offrire servizi estremamente appetibili nel mercato: dall'evasione fiscale alla riduzione del costo del lavoro, dal recupero crediti allo smaltimento dei rifiuti.

In conclusione Antonio Parbonetti pone un problema riguardante le politiche di contrasto facendo un esempio concreto: solo di recente la Pubblica amministrazione è stata chiamata a segnalare le operazioni economiche finanziarie anomale. Per agevolare il suo compito l'Ufficio d'Informazione Finanziaria della Banca d'Italia ha proposto degli indicatori per aiutare a comprendere quali possono essere le operazioni anomale. Indicatori legati ai soggetti, alle modalità di svolgimento delle attività

e alla presenza in alcuni settori economici. In realtà, secondo Parbonetti, gli indicatori proposti dai tecnici della Banca d'Italia non sarebbero adeguati. Il professore indica quelli che a suo giudizio potrebbero aiutare ad individuare la *dark economy*: elevati scambi incrociati, condivisione tra imprese degli stessi amministratori, incoerenza tra volumi di affari e investimenti, profili imprenditoriali poliedrici, rapida crescita del volume d'affari e figure apicali delle imprese solo formali. Gli indicatori proposti sarebbero in grado di fotografare la realtà disegnata dall'équipe di Parbonetti: filiere integrate di imprese che coprono settori diversificati. Sarebbe insomma necessario aggiornare gli strumenti d'analisi. Anche ai fini di un contrasto più efficace. —

BY NC ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI



Il professor Antonio Parbonetti, autore della ricerca sul rapporto tra mafie e tessuto economico

LA TAVOLA ROTONDA

Cherchi: «Il problema della mafia non è spiegarla, ma reprimerla»

Dibattito più che vivace sull'efficacia del mitizzato

«impegno comune»

PADOVA. Il sassolino che il procuratore capo della Repubblica di Venezia Bruno Cherchi ha voluto togliersi dalla scarpa, verso la fine della tavola rotonda seguita alla relazione di Antonio Parbonetti, è rotolato sui tappeti rossi dell'aula magna del Bo' trasformandosi in un masso ingombrante.

Visibilmente spazientito il magistrato è sbottato: «Va bene la formazione, ma oltre a spiegare dobbiamo reprimerla». La critica, reiterata e ribadita, è all'attività di sensibilizzazione e di informazione, domandando retoricamente «Quanto costa?».

Domanda che tra gli stucchi e gli affreschi dell'aula magna è risuonata un po' impertinente.

«Il problema non è spiegare cos'è la mafia, ma reprimerla - ha continuato il magistrato, al vertice dell'Antimafia in regione - se un imprenditore si vede offrire dei soldi per emettere una fattura falsa di cosa ha ancora bisogno per capire cosa sta succedendo?» Domanda a risposta retorica, ovviamente.

Fino ad allora, nel dibattito, moderato dal condirettore dei nostri giornali Paolo Cagnan, era emersa la richiesta del rappresentante di Apindustria di Verona, Renato Della Bella, che ha testimoniato la progressiva e recente presa di coscienza degli imprenditori sulla realtà degli insediamenti mafiosi.

Presa di coscienza che andrebbe supportata, secondo il rappresentante dei piccoli imprenditori, da informazio-

ni precise e da supporto da parte della Pubblica Amministrazione.

Il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto - che è stato commissario straordinario della città lagunare dopo che le inchieste della magistratura sul Consorzio Venezia Nuova hanno decapitato i vertici politici e imprenditoriali della Veneto - ha sostenuto che la società e la politica veneta sono in realtà sane e che il morbo mafioso può essere circoscritto e combattuto. Lorian Cerioni, responsabile anticorruzione e trasparenza della Regione Veneto ha illustrato il lavoro svolto dal suo ufficio. Ad accendere un po' le micce ci ha pensato l'intervento, dal pubblico, del rappresentante di Libera, Marco Lombardo che ha sottolineato come le evidenze di come operano le mafie in Veneto sono nitide dal almeno dieci anni, ma che ancora adesso ad ogni inchiesta si sollevino i cori di sorpresa.

Il prefetto padovano Renato Franceschelli ha rilevato come il protocollo sottoscritto con Confindustria abbia prodotto, in cinque anni, zero segnalazioni da parte degli industriali. E molte denunce di usura bancaria nascondono la volontà di bloccare procedimenti in corso.

Sul ritardo nella comprensione del fenomeno è tornato Cherchi ammettendo che anche da parte della magistratura, come denunciato a chiare lettere dalla Commissione parlamentare antimafia presieduta da Rosy Bindi, non si è compreso per tempo la gravità della situazione. «La magistratura non ha compreso il fenomeno ma era in buona compagnia» ha sottolineato il magistrato. (g.b.)



Il procuratore capo della Direzione antimafia, Bruno Cherchi



Edilizia intelligente

Riuso e riciclo ispirano l'urbanistica

VALENTINA GIANFRATE* DANILA LONGO*

Si afferma il concetto di sistema circolare basato su diversi elementi interconnessi che consentono di progettare molteplici scenari di rigenerazione

La complessità che caratterizza le sfide delle città a scala globale richiede un ripensamento delle questioni legate alla gestione delle risorse, all'integrazione dell'innovazione a livello urbano, alle dinamiche dei vari sistemi che compongono la città. La capacità di definire e seguire un approccio in grado di creare valore a scala urbana prevede la definizione di processi di tipo integrato e flessibile, in grado di valorizzare l'intelligenza delle comunità attraverso modalità collaborative e di supportare percorsi di innovazione in ambito sociale, ambientale e organizzativo della sfera pubblica, sino a toccare campi che interessano potenzialmente ogni aspetto del vivere umano (Bertuglia, 2019). Le modalità collaborative vengono sempre più adottate. Nella maggior parte dei casi, essi consistono in una combinazione di metodi partecipativi più tradizionali, come focus group e workshop, e altri nuovi come le piattaforme di cooperazione basate sul web, sfruttando al meglio le opportunità offerte dai social media.

LA SPERIMENTAZIONE

Queste nuove pratiche pongono anche nuove sfide in termini di competenze, approcci metodologici e asset organizzativi, che sono passati da semplici momenti di condivisione a percorsi strutturati di co-design e prototipazione di servizi (Tomkova 2009) (Bentivegna 2002). Il gruppo di ricerca del Dipartimento di Architettura e Sociologia dell'Università di Bologna, all'interno del progetto Europeo H2020 Rock (Re-

generation and Optimization of Cultural heritage in creative and Knowledge cities - vedi box) sta elaborando e testando un approccio alla transizione basato sul concetto di sistema urbano circolare, nel quale diversi elementi sono interconnessi con lo scopo di confrontare gli effetti di ciascuna decisione e di inquadrare molteplici scenari di rigenerazione in una logica di sistema (Longo, Gianfrate, 2018).

Il trasferimento di un modello economico circolare all'ambiente urbano e alla sua progettazione inizia considerando gli spazi e i luoghi della città come una risorsa culturale e sociale alla quale poter applicare gli stessi principi di risparmio e riuso. Vengono pertanto ripensate le forme tradizionali della catena del valore urbano, al fine di adattare/creare nuovi servizi e prodotti in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini, valorizzando le sue "capacità", ossia le potenzialità e facendo emergere la vocazione stessa degli stessi. Attraverso il collegamento di "sistemi" inizialmente separati e mediante soluzioni e cambiamenti tecnici, organizzativi e istituzionali ("processi di innovazione multipli") vengono creati nuovi percorsi per 'ripensare' il funzionamento dell'economia delle città, mentre si ridisegna l'ambiente costruito per aumentarne la fruibilità consapevole e la sostenibilità degli spazi urbani. L'approccio urbano circolare mira a collegare e muovere sottosistemi di attori (per la circolazione di conoscenza e abilità con l'obiettivo di costituire una "società dell'informazione), luoghi, processi, tecnologie e risorse (risorse fisiche, risorse finanziarie, "capacità umane e urbane") in diversi ambiti, ipotizzando la trasformazione, l'adattamento e il riutilizzo delle aree e la produzione in diverse forme, combinandole in progetti comuni di rigenerazione.

I sottosistemi possono essere rilevati in base a tre livelli principali: 1) un macro-livello che mira a collegare dimensioni locali / trasversali / europee; 2) un meso-livello all'interno della città con l'obiettivo di collegare azioni sociali, tecnologiche,

economiche, ambientali e politiche; 3) un micro-livello all'interno di aree pilota con l'obiettivo di identificare e mettere in relazione attori, azioni, strumenti, risorse e luoghi in un'ottica di prossimità.

La difficoltà è quindi quella di determinare in che modo più sistemi socio-tecnici possono interagire ed evolvere insieme, come adattare gli aspetti gestionali e istituzionali per coordinare e facilitare, laddove possibile, i processi rigenerativi. Tale processo - adottato e sviluppato dal progetto Rock - intende superare l'approccio tradizionale in "silos" - per domini di conoscenza e di intervento - che caratterizza tradizionalmente gli interventi a scala urbana per muovere verso un nuovo concetto di città consolidata con lo scopo di confrontare gli effetti di ciascuna decisione e di inquadrare molteplici scenari di rigenerazione.

*Dipartimento di Architettura, Università di Bologna

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3

I LIVELLI DEI SOTTOSISTEMI

L'approccio urbano circolare mira a collegare e muovere sottosistemi di attori che possono essere rilevati in base a tre livelli principali. È quanto emerge dalle ricerche condotte in Università



William Dawbney Nordhaus
Premio Nobel per l'economia nel 2018 per i suoi studi sui cambiamenti climatici



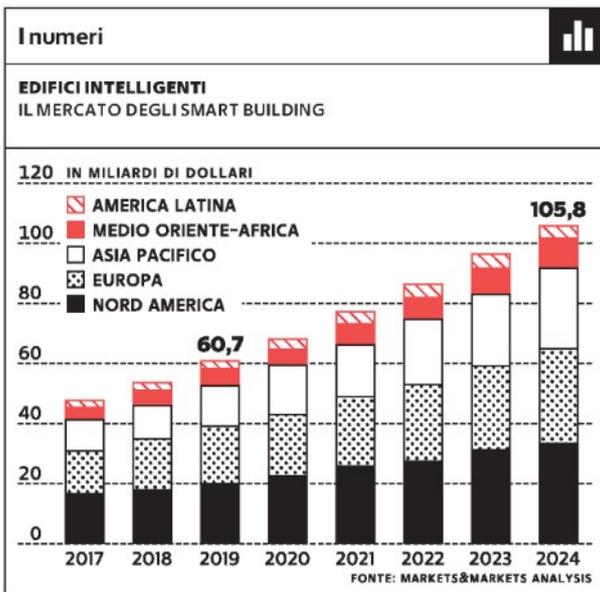
Focus



DIFFERENZE CULTURALI

Una recente ricerca della Professoressa Laura Toschi dell'Università di Bologna mostra come l'analisi della fitta rete di attori e azioni che stanno alla base delle grandi sfide sociali, come quelle legate al cambiamento climatico, richiede una prospettiva ampia, che possa considerare oltre ad aspetti economici e tecnologici, anche differenze culturali e sociali. In particolare, divergenze

nell'interpretare le normative sociali locali - ovvero regole non scritte e informali che riflettono le convinzioni sugli standard di comportamento socialmente accettati all'interno di un gruppo, possono creare situazioni sub-ottimali rallentando il processo imprenditoriale a supporto dell'ambiente. Il tessuto istituzionale di un'area geografica, con le relazioni fra modelli centralizzati (di matrice governativa) e decentralizzati (di matrice sociale) in esso presenti, non deve essere ignorato. Il disegno di regolamenti, incentivi e politiche per il supporto di azioni imprenditoriali responsabili per l'ambiente, come quelle legate alla mobilità sostenibile, non può prescindere da una chiara comprensione delle norme sociali che prevalgono nell'ambiente stesso.



Virginio Merola
sindaco di Bologna

IL COMUNE

La missione è rigenerare e abbattere le barriere

Rock (Regeneration and Optimisation of Cultural heritage in creative and Knowledge cities) è un progetto di 3 anni finanziato dal programma Horizon 2020 dell'Ue sull'asse SC5 Climate, che sta sviluppando, a partire dall'estate 2017, un approccio innovativo, collaborativo e sistemico per promuovere la rigenerazione efficace e sostenibile e il riutilizzo adattivo nei centri storici delle città europee. Il progetto ha rappresentato l'occasione per il Comune di Bologna (che coordina il progetto) di sperimentare pratiche innovative a livello urbano, con iniziative pilota per verificare

l'efficacia dell'approccio circolare proposto. Grazie alla progressiva costruzione di un ecosistema locale di stakeholders, alla realizzazione di iniziative di ascolto e co-design, il Comune, in collaborazione con Università di Bologna e Fondazione per l'Innovazione Urbana sta lavorando per incrementare lo scambio di esperienze, informazioni e dati tra i diversi attori, e produrre nuove conoscenze, cultura e nuove trasformazioni sperimentali (fig.2 e fig.3) legate alle potenzialità dei processi di rigenerazione guidata dal potenziale rappresentato dal patrimonio culturale di cui le città europee, e in particolare quelle

italiane, sono ricche. Il lavoro congiunto dei partner di Rock e dell'ecosistema locale è utile per valutare piani integrati per la gestione dei contesti urbani, a partire dall'individuazione e analisi di barriere, potenziali politiche e piani che interessano i centri storici delle città, con l'obiettivo di elaborare un modello normativo e di governance trasferibile ad altre aree funzionali. Questo approccio multi-attoriale favorisce un'efficace collaborazione tra attori formali e informali, per lo scambio di conoscenze e competenze tra decisori politici, stakeholder e utenti della città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Non è contraddittorio: l'urbanistica del futuro dovrà ispirarsi a riuso e riciclo

IL PROGETTO

Una sala d'aspetto all'ex Pagnossin firmata da quattro giovani architetti

Vince "Stand By. In attesa di collegamenti" ispirandosi al vicino aeroporto Canova

Un "non luogo" di uso transitorio eccelle nella Masterclass

Premia Ca' Dei Ricchi

L'ex Pagnossin con la memoria delle sue belle ceramiche potrebbe trasformarsi in una accogliente sala d'aspetto polivalente, dove rilassarsi ascoltando musica oppure dedicarsi a lavori manuali nei laboratori. Il futuro dell'area industriale alle porte di Treviso stimola la creatività di giovani architetti e artisti che ieri sono stati premiati in Ca' Dei Ricchi nella cerimonia conclusiva del progetto Masterclass coordinato da Carlo Sala e organizzato da Tra, Treviso ricerca arte. Quindici i partecipanti che lo scorso giugno avevano lavorato insieme negli spazi OpenDream sui temi della rigenerazione urbana, dello sviluppo

sostenibile e della socialità nell'ambito del progetto Inn Veneto. Su tutti è emerso "Stand By. In attesa di collegamenti" firmato da Eleonora Ambrosini, Federica Brigo, Marta Fassina, Emanuel Tessari (tutti tra i 25 e i 26 anni) che hanno voluto instaurare un'estensione fisica e concettuale del vicino aeroporto Canova proponendo all'interno della ex Pagnossin una sala d'aspetto progettata da uno studio di design.

La sala d'attesa è un non luogo, descritto da Marc Augé quale "spazio architettonico di uso transitorio, pubblico e impersonale". Spesso vi regna il silenzio e per animarlo sono state pensate sessioni sonore, nate dalla collaborazione con Blauer Hase e Giulia Morucchio. Sono poi previsti incon-

tri e conferenze in grado di trasformare l'attesa passiva in attiva e reattiva: dall'ecologia alla politica alle questioni di genere, sono molteplici i temi affrontati grazie al coinvolgimento di Leonardo Caffo, Stefano Mancuso, Salvatore Settis, Marianna Vecellio, Isabella e Tiziana Pers di Rave, Kabul Magazine, Elena Bellantoni, il collettivo Polisonum, Nero e Teresa Macrì. Ulteriore elemento è lo spazio laboratoriale per atelier e workshop.

Una menzione speciale è stata assegnata a "Let out/bring in" di Sebastiano Casella e Laura Scala decisi a mostrare (Let out) l'anima industriale e sognante di OpenDream attraverso l'arte dadaista, riattivando la creatività locale e valorizzando gli antichi elementi architettonici. —

Laura Simeoni





L'ex Pagnossin si trasforma in sala d'attesa nel progetto "Stand By" che ha vinto il concorso