

Rassegna del 18/02/2019

SCENARIO

17/02/2019	Adige	13	Imprese, crollo dei prestiti - Al mattone non si fa più credito: -62%	Terrerri Francesco	1
17/02/2019	Adige	15	Ferrovia interrata: 1,3 miliardi di costi	Sartori Domenico	4
18/02/2019	Adige	15	Edilizia senza credito ma con segnali positivi	...	5
16/02/2019	Arena	13	Una rivoluzione al casello A22: maxi parcheggio e corsie allargate - Brennero, rivoluzione al casello di Verona nord	E.G.	7
16/02/2019	Arena	12	A22, il Comune ricorre al Tar contro il «piano Toninelli»	E.G.	9
17/02/2019	Arena	6	Alta velocità, ecco il progetto alternativo - Tav, ecco l'alternativa «light»	Rodolfi Valentino	11
18/02/2019	Arena	7	Alta velocità «light» Brescia-Verona Apertura dei 5Stelle	Santi Enrico	13
16/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Caso Mose: «Piva dovrà pagare le imposte sulle tangenti» - «Piva deve pagare le tasse sulle tangenti»	Zorzi Alberto	15
16/02/2019	Corriere delle Alpi	20	Nuovo ponte sul Piave, un concorso per il progetto	Forzin Alessia	17
16/02/2019	Corriere di Verona	7	«Più infrastrutture, non solo la Tav» - «Il sistema Verona resta forte, ma ci servono più infrastrutture»	Sorio Matteo	18
16/02/2019	Gazzettino	15	Offerta Coge per Mantovani lunedì il giorno della verità	Fais Elisa	20
16/02/2019	Gazzettino Belluno	2	Apri la rassegna edilizia focus sui recuperi urbani	G.S.	21
18/02/2019	Gazzettino Belluno	8	Strade, cantieri al giro di boa: serve più di un milione	Gabrieli Raffaella	22
17/02/2019	Gazzettino Padova	5	Prandina, park da 11 milioni - Park Prandina, c'è già un progetto	Giaccon Mauro	23
18/02/2019	Gazzettino Pordenone	3	Ex Amman, cotonificio di Torre, birreria Tutte le tappe per valorizzare il patrimonio	M. a.	25
17/02/2019	Gazzettino Venezia	18	Edilizia, "bollino" per la qualità	De Bortoli Davide	26
17/02/2019	Giornale di Vicenza	30	La Pedemontana apre Ma manca la complanare	Dal Maso Silvia	28
17/02/2019	Il Fatto Quotidiano	9	Tav, costruttori pronti a varare di nascosto 3 miliardi di appalti - Tav, c'è il via libera alle gare d'appalto (anche dall'Italia)	Barbacetto Gianni	30
16/02/2019	Mattino Padova	15	Coge Mantovani, in 85 da 3 mesi senza stipendio - Coge Mantovani 85 dipendenti da tre mesi senza stipendio	Sandre Riccardo	34
18/02/2019	Mattino Padova	12	«Altro che anni '70, non cambiano mai i soliti talebani dell'ambientalismo»	Malfitano Claudio	36
18/02/2019	Mattino Padova	12	«Chiudono i negozi, ci servono parcheggi»	C.MAL.	38
18/02/2019	Mattino Padova	14	Ex Configliachi, ecco il piano alloggi per studenti e anziani	Paduano Felice	39
16/02/2019	Messaggero Veneto	16	Gruppo di esperti per aiutare i Comuni a spendere i fondi dei lavori pubblici	...	41
16/02/2019	Messaggero Veneto Udine	33	C'è l'accordo sulle Manifatture subito gli interventi di rilancio	Cargnelutti Piero	43
16/02/2019	Nuova Venezia	15	Consorzio Venezia Nuova sempre più lavori "esterni"	Tantucci Enrico	45
16/02/2019	Nuova Venezia	15	Crisi Coge Mantovani 85 lavoratori da 3 mesi sono senza stipendio	...	47
17/02/2019	Nuova Venezia	32	A maggio i cantieri del "Residence 3.4"	G.Ca	48
17/02/2019	Nuova Venezia	33	Torre Aquileia, aste ferme Ora si vendono le singole case	Cagnassi Giovanni	49
18/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Autovie, un corridoio verde lungo la terza corsia A4 - Un "corridoio" verde lungo la terza corsia A4 Da Autovie 20 milioni	...	50
18/02/2019	Piccolo	12	Nella terza corsia della A4 quasi 20 milioni per verde	...	51
18/02/2019	Tribuna-Treviso	19	«Il mattone non conviene più» variante verde, boom in collina	Collotto Lucia	53

BANCHE I finanziamenti bancari restano sotto i numeri del 2011, penalizzato il mattone: calo del 62%

Imprese, crollo dei prestiti

Persi 504 milioni in un anno, ma più soldi alle famiglie

L'allarme viene lanciato dall'Ufficio studi della Cgia. L'industria perde 748 milioni di euro

Allarme credito per le piccole imprese. Nell'ultimo anno i prestiti bancari in Trentino sono diminuiti di 394 milioni di euro, pari ad un calo del 2,3%, passando dai 17 miliardi 200 milioni del novembre 2017 a 16 miliardi 806 milioni nel novembre 2018. Mentre però il credito alle famiglie continua ad aumentare (+1,6%) i

finanziamenti alle imprese scendono a picco, con una riduzione del 4,5%. Al mattone, poi, non si fa praticamente più credito: i prestiti all'edilizia sono precipitati del 62,7%, passando da 2,7 a meno di 1 miliardo di euro.

F. TERRERI

A PAGINA 13

Al mattone non si fa più credito: -62%

*Prestiti alle imprese a picco, persi 504 milioni
Alle famiglie invece erogati 96 milioni in più*

Il Centro studi degli Artigiani: il calo continua, siamo molto sotto il 2011

Edilizia da 2,7 a meno di 1 miliardo in sette anni, tutte le aziende ne perdono 2,4. Penalizzate soprattutto le piccole

FRANCESCO TERRERI

twitter: @ftereri

Nell'ultimo anno i prestiti bancari in Trentino sono diminuiti di 394 milioni di euro, pari ad un calo del 2,3%, passando dai 17 miliardi 200 milioni del novembre 2017 a 16 miliardi 806 milioni nel novembre 2018. Mentre però il credito alle famiglie continua ad aumentare - in dodici mesi sale da 5 miliardi 789 milioni a 5 miliardi 885 milioni, 96 milioni in più +1,6%, in sette anni sono 321 milioni in più - i finanziamenti alle imprese scendono a picco da 11 miliardi 195 milioni a 10 miliardi 691 milioni: 504 milioni persi pari al -4,5%. Se si guarda agli ultimi sette anni, la contrazione arriva al 18,3%, dai 13,1 miliardi del 2011 ai 10,7 attuali. Al mattone, poi, non si fa praticamente più credito. I prestiti all'edilizia sono precipitati del 62,7%, passando da 2,7 a meno di 1 miliardo, precisamente 996 milioni. L'allarme viene lanciato dall'Ufficio studi della Cgia, gli Artigiani di Mestre, che si basa sui dati della Banca d'Italia. A livello nazionale la contrazione dei prestiti bancari alle imprese prosegue ma è in frenata nell'ultimo anno. Gli impieghi vivi, cioè i crediti sani al netto delle sofferenze, sono scesi tra novem-

bre 2017 e 2018 di 4,9 miliardi (-0,7%). Nulla a che vedere, notano gli Artigiani, con quanto è accaduto negli ultimi sette anni. Dal novembre 2011, anno di picco massimo delle erogazioni bancarie alle imprese, allo stesso mese del 2018 la diminuzione è stata del 27%, cioè 252,8 miliardi in meno in termini assoluti.

«È vero - dichiara il coordinatore dell'Ufficio studi della Cgia Paolo Zabeo - che la domanda di credito da parte delle imprese è diminuita sia in termini di qualità che di quantità. Non va nemmeno dimenticato che le sofferenze bancarie hanno assunto dimensioni preoccupanti, inducendo molte banche a chiudere i rubinetti del credito o a concedere i prestiti a condizioni più rigide. Tuttavia, la contrazione registrata in questi ultimi anni è stata eccessiva, soprattutto nei confronti delle piccole realtà produttive che, tradizionalmente più solvibili delle altre imprese, sono state invece le più penalizzate».

Gli Artigiani di Mestre osservano come nell'ultimo anno in alcune regioni, come la Lombardia e il Piemonte, i prestiti sono tornati con il segno positivo. Tra le regioni che vedono un aumento, sia pur solo di 7 milioni su 25,7 miliardi, c'è il Trentino Alto Adige. Ma il risultato è frutto di andamenti opposti

nelle due province. A Bolzano i crediti alle aziende sono aumentati del 3,5% con 511 milioni in più che portano il totale a oltre 15 miliardi. A Trento invece, come detto, si perde mezzo miliardo di finanziamenti. Stessa differenza su sette anni. Mentre le imprese trentine perdono 2,4 miliardi, quasi un quinto dei crediti totali, per quelle altoatesine il calo si ferma al 2,6%. L'industria trentina perde nell'ultimo anno ben 748 milioni di prestiti, il 19%, ma in questo caso solo una parte è stretta al credito. Le grandi imprese infatti stanno sempre più diversificando le fonti di finanziamento, dalla quotazione in Borsa ai minibond. Su sette anni la manifattura è l'unico ramo produttivo col segno più, sia pur solo +0,4%. Il terziario perde il 10% dal 2011 e recupera qualcosa nell'ultimo anno. Le costruzioni invece precipitano per la prima volta sotto il miliardo di crediti: negli ultimi dodici mesi il calo è del 15,7%.





RUBINETTI CHIUSI

I prestiti all'edilizia in corso al novembre 2018

996
milioni di euro



I finanziamenti bancari al settore delle costruzioni sono in forte contrazione



I prestiti alle famiglie non registrano riduzioni



L'industria manifatturiera ricorre meno al credito bancario



L'aumento delle sofferenze ha spinto le banche alla stretta sul credito

Lo studio del gruppo misto di lavoro, coordinato dall'ingegner Ezio Facchin, è stato consegnato a Rfi, Provincia e Comune. Due gli innesti previsti a nord

Abbassamento dall'area a monte del cavalcavia di Nassiriya, o dalla fermata della Trento-Malé più a nord. Sei mesi per le linee guida urbanistiche e della mobilità

Ferrovia interrata: 1,3 miliardi di costi

Positiva l'analisi di fattibilità economica

Importo più basso rispetto al previsto

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Il cronoprogramma è stato rispettato. L'analisi di fattibilità economica del bypass ferroviario e dell'interramento della linea storica del Brennero nel tratto cittadino, che segue quella sulla fattibilità tecnica, è stata completata. E la prima sorpresa riguarda i costi: più bassi del previsto. La spesa complessiva stimata è di 1,3 miliardi di euro. Già era chiaro che i costi sarebbero stati di gran lunga più bassi rispetto all'ipotesi Busquets di inizio anni Duemila: all'epoca si ipotizzarono 800 milioni per interrare i binari per 3 km dall'ex Scalo Filzi a via Monte Baldo, cui se ne aggiunsero, nel 2012, 400 per il progetto Nordus di raddoppio della ferrovia Trento-Malé per farne un uso «metropolitano», ipotizzando una nuova stazione intermodale sull'area ex Sit. Una somma enorme, sommata a poco meno di 1 miliardo per i 12 km di galleria da Trento nord a Mattarello sud.

Che ci fossero vantaggi economici e sui tempi di realizzazione era chiaro per il fatto che la nuova impostazione prevede di realizzare le opere (scavo per l'interramento) non «sotto esercizio», facendo temporaneamente transitare i treni passeggeri nella galleria sotto la collina est, grazie ad una stazione provvisoria sull'ex Scalo Filzi. E nel presentare i risultati del primo studio sulla fattibilità tecnica, lo scorso 11 settembre, si era fornita una prima stima di costo, nell'ordine di 1,4-1,45 miliardi di euro. Ma il gruppo tecnico di lavoro che ha condotto l'analisi è arrivato ad una conclusione ancora più favorevole, stimando un costo tra 1,27 e 1,3 miliardi di tutto compreso: bypass ferroviario (880 milioni), interrimento della Verona-Brennero e della Trento-Malé (Nordus). Una prima alternativa, scartata - circonvallazione per le merci e Nordus, senza interrimento e stazione provvisoria - costerebbe 1,135 miliardi. L'analisi è stata condotta dal gruppo coordinato dall'ingegner Ezio Facchin, fino allo scorso dicembre commissario governativo per le opere di corridoio collegate al Tunnel del Brennero, e formato dagli ingegneri Giuseppe Romeo e Pietro Brunl per Rfi (Rete ferroviaria italiana), Raffaele De Col e Carlo Benigni per la

Provincia di Trento e Bruno Delatti per il Comune capoluogo. L'analisi di fattibilità economica è stata consegnata ai tre enti firmatari del protocollo il 4 febbraio.

Per lo sbocco a sud è confermata l'indicazione di far tornare in superficie i binari all'altezza del sottopasso del quartiere Le Albere. Due, invece, gli scenari per l'innesto da nord. La prima soluzione prevede l'abbassamento dei binari, fino a quota meno 9,5 metri, a monte del cavalcavia di via dei Caduti di Nassiriya, tra le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica. La seconda contempla l'abbassamento a partire da circa 6-700 metri più a nord, all'altezza della fermata Trento Nord-Zona Commerciale della Trento-Malé lungo via Unterveger.

«Abbiamo finito il nostro lavoro» commenta l'ingegner Facchin «abbiamo ultimato una analisi di tipo parametrico. Tocca alla politica, ora, decidere». La visione di Facchin è nota: «L'interramento della ferrovia è un'occasione irripetibile». Non è un miraggio, anche se solo i miraggi servono a mettere in moto le carovane. Non lo è perché, adesso, è acclarato che queste opere sono tecnicamente fattibili ed economicamente sostenibili. Purché, e qui si apre un largo ventaglio di problemi, ci sia la effettiva volontà politica di farne carico. C'è un problema di finanziamenti, che riguarda in generale le tratte di accesso al tunnel del Brennero. Il coordinatore europeo del Corridoio scandinavo-mediterraneo, Pat Cox, ha scritto al ministro Danilo Toninelli per ricordargli che a ciò, alle tratte di accesso, devono essere destinate le risorse (oltre 700 milioni) del Fondo ferrovia che Autobrennero spa accantona dal gennaio 1998. Ma si sa che aria tira, tra Governo ed enti territoriali, sul rinnovo della concessione di A22. Il protocollo tra Rfi, Provincia e Comune del 17 aprile 2018 è però chiaro: due mesi per riflettere sugli studi consegnati, poi sono previsti 180 giorni per elaborare le linee guida su urbanistica e mobilità collegate alla «colonna vertebrale» rappresentata da bypass e interrimento dei binari. Dall'autorizzazione, sono poi previsti 12 anni di lavori. Sempre che il Comune (che ha in ballo la revisione del Prg) e la Provincia credano nella riqualificazione urbana che la «visione» di Facchin racchiude.



La zona di Trento Nord dove è previsto l'interramento dei binari della ferrovia. Un gruppo di ingegneri hanno valutato la fattibilità tecnica ed economica

Il coordinatore



Abbiamo finito il nostro lavoro. Tocca alla politica, ora, decidere

Ezio Facchin



ECONOMIA

Segatta (artigiani): addetti +0,3%. Misconel (Ance): gennaio positivo

Edilizia senza credito ma con segnali positivi

Ricetta per farcela: meno burocrazia, più «rating»

Ridurre una burocrazia talvolta elefantica, migliorare i parametri economici delle imprese, individuare nuove strade di accesso al credito. Tre mosse che potrebbero aiutare il mondo delle imprese a superare il calo, in molti settori costante negli ultimi anni, dei prestiti concessi dalle banche. Il credito per le aziende equivale all'ossigeno, se non c'è il pericolo è mortale. Gli ultimi dati, pubblicati sull'«Adige» di ieri, non sono positivi: i prestiti bancari alle imprese nel 2018 sono calati del 4,5%, ma se guardiamo agli

ultimi sette anni il calo in Trentino tocca il 18,3%. Ancor meno «ossigeno» hanno ottenuto le imprese del comparto edile: i prestiti delle banche sono diminuiti del 62% negli ultimi 7 anni e nel solo 2018 il calo è stato del 15,7%. Come spesso accade sul fronte economico, i «cugini» altoatesini se la passano meglio: nel 2018 i prestiti alle imprese in provincia di Bolzano sono aumentati del 3,5%. «Non c'è dubbio - sottolinea Marco Segatta, presidente dell'Associazione artigiani del Trentino - sul fatto che l'edilizia attraverso un periodo di profondissima crisi, in 10 anni è stata persa la metà del fatturato. Tuttavia sotto la voce edilizia c'è un mondo molto variegato. Le imprese artigiane del settore hanno vissuto anni di difficoltà perché sottocapitalizzate e più esposte alla stretta creditizia per la mancanza di rating a cui venivano vincolati

i prestiti. Ora la situazione è per fortuna diversa e migliore. Il mercato è cambiato: le immobiliari hanno avuto un fortissimo ridimensionamento perché le banche hanno smesso di erogare loro grossi crediti per costruire. Molte imprese artigiane sono sopravvissute e in alcuni casi sono cresciute

senza la necessità di ottenere grandi prestiti rivolgendosi al mercato delle ristrutturazioni, settore che ha fatto da volano. Sono sempre stato molto cauto nel parlare di uscita dal tunnel,

ma l'anno scorso abbiamo colto dei timidi segnali positivi: sembra essersi interrotta la moria di imprese e gli addetti nell'ultimo anno sono cresciuti dello 0,3%. Un dato certo non esaltante, ma importante perché segna l'inversione di un trend che negli ultimi anni era stato negativo».

Quel meno 62% di prestiti alle imprese edili «fotografia» soprattutto la crisi profondissima delle immobiliari, ma nasconde un mercato come quello delle ristrutturazioni che vive sul credito concesso dalle banche alle famiglie. Il rapporto con le banche resta comunque importante per qualsiasi azienda. «Infatti - sottolinea Segatta - ci siamo mossi per migliorare i rating: avere parametri positivi significa avere un'azienda sana e di conseguenza accedere con più facilità al credito bancario». Il mercato dell'edilizia è cambiato. Lo conferma anche

Giulio Misconel, titolare dell'omonima impresa e presidente dell'Ance. Le aziende immobiliari, in passato accolte a braccia aperte (anche troppo) dalle banche, ora vengono guardate con grandissima diffidenza. Il settore fatica a ripartire, eppure in Alto Adige il mercato è più vivace. Perché? «È triste dirlo, ma hanno fatto meglio di noi - replica Misconel - la loro economia di fatto non si è mai fermata, il loro Pil vale un miliardo di euro più del nostro». Tutto merito di essere agganciati all'economia tedesca? «Certo aiuta, ma non è questa l'unica ragione della loro migliore performance. In Alto Adige le cose funzionano meglio, il loro motore è più potente del nostro. Per ridurre questo divario il Trentino deve fare uno scatto: ci vuole meno burocrazia e una maggiore assunzione di responsabilità da parte di dirigenti e funzionari. Talvolta restiamo prigionieri dello sciopero della firma, cioè nessuno si assume la responsabilità di un atto amministrativo. Questo, ovviamente, è un fattore che frena l'economia». Anche Misconel, come Segatta, vede nel settore edile qualche timido segnale di ripresa: «Il 2019 è partito con un piccolo segnale più, ma è troppo presto per parlare di ripresa. Anche il 2018 si è chiuso con un leggero aumento delle ore lavorate: siamo nell'ordine di 1-2 punti percentuali, certo non basta per dire che siamo usciti dal tunnel dopo aver perso il 50% negli ultimi anni».



Artigiani



Parametri positivi
significa azienda sana
e prestiti più facili

Marco Segatta

Industriali



Prigionieri dello sciopero
della firma, fattore che
frena l'economia

Giulio Misconel



Nell'ultimo anno i prestiti bancari in Trentino sono diminuiti di 394 milioni di euro a scapito soprattutto delle imprese. I finanziamenti scendono a picco da 11 miliardi 195 milioni a 10 miliardi 691 milioni: 504 milioni persi, pari al -4,5%. Se si guarda agli ultimi sette anni i prestiti all'edilizia sono precipitati del 62,7% con un -15,7% nel solo 2018.

VERONA NORD
Una rivoluzione
al casello A22:
maxi parcheggio
e corsie allargate

GIARDINI PAG 13

AUTOSTRADA. Il cda della A22 dà il via libera al progetto. Parte l'appalto, via ai lavori in autunno

Brennero, rivoluzione al casello di Verona nord

Strade di accesso più larghe, nuovo parcheggio da 130 posti auto passerella pedonale per collegare le aree di sosta vicine alla rotatoria

De Beni: «Risolve i nodi di traffico»
Sachetto: «La A22 dà 50 milioni annui per manutenzioni
Toninelli sappia»

È diventato uno dei «punti neri» del traffico nella città e provincia di Verona, ormai arrivato a un livello di saturazione. Code e ingorghi interminabili, tali da paralizzare la mobilità anche per ore, nei momenti di punta. Ma finalmente si avvicina la soluzione. Si allarga la strada di accesso al casello autostradale di Verona nord, sull'Autobrennero, in pratica la tangenziale dalla Valpolicella, e il ramo di uscita dalla rotatoria, in direzione Mantova.

Arrivano anche un nuovo parcheggio da 133 posti auto - sulla destra, per chi proviene in bretella dalla Valpolicella o da Bussolengo - e una passerella pedonale per collegare i vari parcheggi nella zona d'ingresso del casello.

È il piano di lavori, da tre milioni 250mila euro, che svolgerà l'Autobrennero, il cui Consiglio di amministrazione ha approvato il progetto esecutivo. Ora dunque via alla gara d'appalto, con l'obiettivo di cominciare i cantieri nel prossimo autunno.

L'Autostrada del Brennero Spa - la Brennero Modena, di

cui sono soci tra gli altri la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio di Verona - mette mano dunque a un'opera da tanto tempo attesa, il cui progetto preliminare risale a quattro anni fa.

Come fanno sapere, fornendo il progetto esecutivo, i consiglieri veronesi della A22 Fausto Sachetto, vicepresidente, e poi Carla De Beni (già vicepresidente) e Maria Luisa Tezza, l'opera consiste in quattro distinti interventi.

Il primo sarà allargare di tre metri e mezzo, creando quindi due corsie, l'ultimo tratto di circa quattrocento metri della strada regionale 62 della Cisa, proveniente da nord, che nella rampa di uscita in direzione del casello di Verona nord e delle tangenziali ora è una sola corsia. Sarà ampliato di tre metri e mezzo anche il sovrappasso di via Lugagnano.

La seconda tranche riguarda i parcheggi. Ora, nei pressi della rotatoria del casello di Verona nord, c'è a sud un parcheggio di 41 posti auto, però poco utilizzato in quanto raggiungibile solo da chi proviene dalla Cisa, e anche perché poco collegato all'altro parcheggio, quello prossimo al casello (cioè quello subito a destra quando si esce a Verona nord).

Anche in questo caso, dunque, sarà modificato il raccordo a sud che collega le tangenziali con il casello, così da connettere le due aree e creare

un nuovo parking, da 133 posti auto più sei per moto e tre per disabili, per chi va in autostrada. Il nuovo parcheggio avrà l'ingresso vicino alla rotatoria e chi vi uscirà potrà dirigersi in tutte le direzioni.

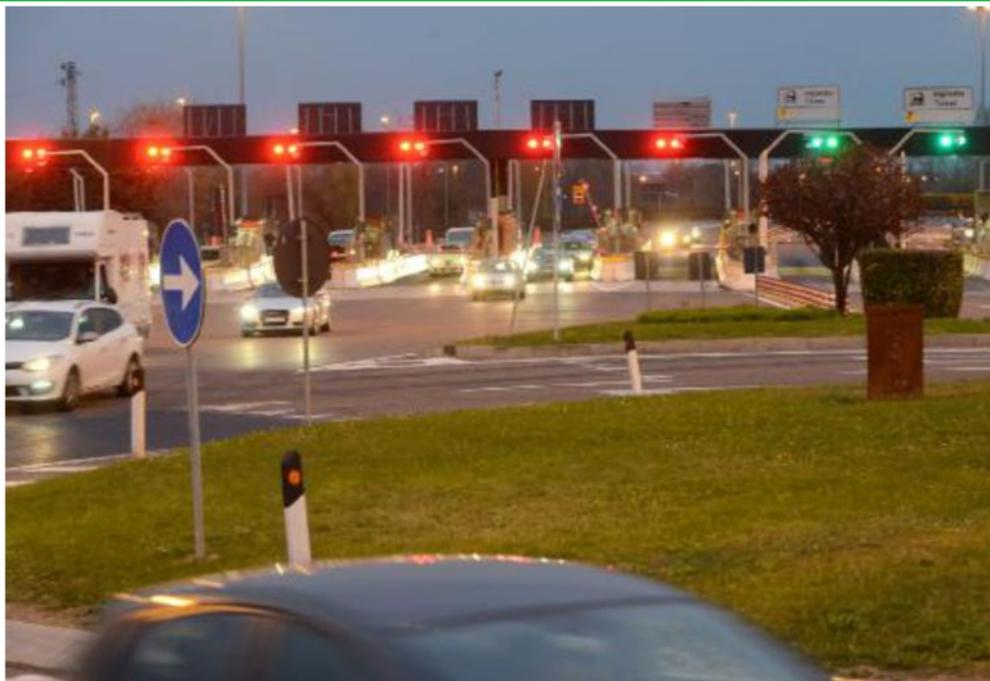
«Un elemento caratterizzante, e particolarmente utile, sarà poi la passerella pedonale che renderà possibile collegare le varie aree di parcheggio, in modo che chi esce dal casello e deve raggiungere l'area di sosta a sinistra della rotatoria non sia costretto, come oggi, a entrare in tangenziale», dice Sachetto, illustrando la passerella a ponte che sarà lunga 25 metri e mezzo, con una struttura rivestita di pannelli metallici a rete e vetro. La passerella renderà possibile il transito anche di persone con disabilità.

Quarta parte del progetto: allargare il ramo di uscita dalla rotatoria in direzione Mantova, per un metro e mezzo su uno sviluppo di circa venticinque metri. «Siamo particolarmente soddisfatti per l'approvazione del progetto esecutivo», dice la De Beni,



già assessore provinciale e sindaco di Affi, e assessori provinciali e sindaci sono stati anche in passato Sachetto (di Valeggio sul Mincio) e la Tezza (di Zevio). «Siamo certi che questo intervento, a cui siamo lavorando da tanti anni, sia finalmente arrivato all'appalto e presto ai lavori», proseguono i membri del cda di Autobrennero, «e finalmente verrà risolto uno dei grandi nodi del traffico di Verona e provincia».

Sachetto, a questo punto, si toglie anche un sassolino. «La A22, che secondo il ministro Toninelli è privata...destina l'85 per cento degli utili sui territorio degli enti locali che ne sono soci, per quella percentuale. Sono ben 50 milioni all'anno che vanno in manutenzioni e nuove opere. Se andasse in gara la concessione, non so quante altre concessionarie sarebbero così virtuose nel gestire i soldi ricavati dalla gestione». • E.G.



Traffico fuori dal casello di Verona Nord, sull'autostrada del Brennero

INODI DEGLI ENTI. Palazzo Barbieri si oppone alla delibera Cipe sull'affidamento della tratta

A22, il Comune ricorre al Tar contro il «piano Toninelli»

Sboarina: «Non accettiamo condizioni da altri per il rilascio della concessione della nostra autostrada»

Anche il Comune si oppone al percorso di "nazionalizzazione" dell'Autostrada del Brennero voluto dal ministro delle infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli, del 5 Stelle. E in quanto socio-azionista dell'Autobrennero ricorre al Tar del Lazio «ad adiuvandum», come ha già fatto l'Autobrennero contro la delibera del Cipe (Comitato interministeriale programmazione economica) del 28 novembre scorso, che ha per oggetto «Approvazione dello schema di accordo di cooperazione relativo all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero-Modena». Il punto contestato è quello in base al quale il valore di subentro deve essere a carico del concessionario uscente. In pratica ci si oppone al fatto che l'Autobrennero ceda allo Stato il beneficio degli utili conseguiti dal 2014, anno di scadenza della concessione prorogata. La notifica è al Cipe, alla presidenza del Consiglio dei ministri, ministeri delle infrastrutture e trasporti, dell'economia e finanze, al Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (Nars) e all'Autorità di regolazione dei trasporti (Art).

Va ricordato che la concessione della tratta autostradale A22 è scaduta il 30 aprile 2014 e andava rinnovata entro il 30 novembre 2018. Nel 2016 l'allora ministro delle infrastrutture Delrio, considerando che l'Europa imponeva una gara europea per la concessione, elaborò un protocollo che avviò il percorso per l'affidamento "in house" della concessione autostradale, gestito direttamente dai 16 soci pubblici nella tratta Modena-Brennero. Soci pubblici, con l'86%, riuniti nella

Brenner Corridor Spa. Questa però non firmò la concessione, perché pochi giorni prima della scadenza il Cipe il 28 novembre scorso impose con una delibera alla A22 di pagare il valore di subentro al nuovo concessionario. Questo valore va quantificato, ma a pagarlo - sostengono i ricorrenti - dev'essere l'uscente. Va ricordato che dal 2014 la A22 ha sempre pagato la sua quota allo Stato, per la concessione. Quindi il valore di subentro, se pagato dall'uscente, andrebbe a intaccare gli utili maturati, già distribuiti in parte ai soci. E ciò intaccherebbe il patrimonio. Sta per scadere il termine per il rinnovo: è il 21 febbraio. Già la Provincia di Modena era ricorsa contro la delibera del Cipe e ora c'è il Comune di Verona, «ma è ricorsa anche quella di Trento e altrettanto faranno la nostra Provincia e la Camera di Commercio e anche Mantova», dice Sboarina.

«Noi soci pubblici, che hanno prodotto centinaia di milioni di utili, con la gestione, non accettiamo le condizioni del Governo per il rilascio della concessione», aggiunge. «Abbassare le tariffe usando gli utili? Non ha senso, perché proprio da quelle arrivano gli utili».

Sboarina dice poi che la A22, per festeggiare i 60 anni, darà sotto forma di Art Bonus (defiscalizzazione fino al 65%) un contributo al Comune di 20mila euro, che sarà utilizzato per restare la statua dello storico Onofrio Panvinio (1530-1568), in piazza dei Signori. ● E.G.



Zuc

SINDACI E PROVINCE CONTRO LA
STATALIZZAZIONE DELL'AUTOBRENNERO

...PRIMA O
POI TROVERÒ
UN TUNNEL!



LE GRANDI OPERE. Dalle anticipazioni sull'analisi costi-benefici rispunta l'ipotesi: una linea Tav più economica lungo il corridoio esistente

Alta velocità, ecco il progetto alternativo

Per la Brescia-Verona utilizzare i binari della ferrovia storica. Sull'opzione «leggera» il confronto è aperto nel governo

Tra le poche, pochissime anticipazioni che riguardano l'analisi costi-benefici della Tav Brescia-Verona, rispunta l'opzione del progetto «low cost», un'alternativa che prevede di far viaggiare i treni veloci sulla ferrovia esistente, potenziando e aggiornando gli apparati tecnologici. Lo stesso professor Marco Ponti, autore dell'analisi, lo ha rivelato in una intervista: «La linea

storica non è saturata e si può considerare un suo potenziamento, in alternativa al nuovo corridoio». L'idea di una Tav «light», con meno costi e impatti, già da giorni è terreno di confronto anche per la Torino-Lione, dove le posizioni delle due forze di governo, Lega e M5S, appaiono al momento distanti e alla ricerca di un difficile compromesso. **RODOLFI** PAG 6

INFRASTRUTTURE&TERRITORIO. Dal dibattito sulla Torino-Lione torna in pista una possibilità che riguarda il tracciato nella nostra provincia

Tav, ecco l'alternativa «light»

Sulla Brescia-Verona l'analisi costi-benefici rilancerà anche le opzioni per un'alta velocità «low cost»: potenziare la ferrovia esistente per risparmiare sui costi e sull'impatto come fatto per la Venezia-Trieste

Valentino Rodolfi

La chiamano già Tav «light», più leggera: fare l'alta velocità, ma con un progetto dimagrito, scremato, con meno costi e meno impatti ambientali. Un compromesso al ribasso per salvare la «capra» delle grandi opere e i «cavoli» del Movimento 5 Stelle, che sul no alla Tav è irremovibile.

Per la Torino-Lione la proposta di una Tav con lo «sconto» è stata evocata sia dal ministro Matteo Salvini sia dal sottosegretario Edoardo Rixi, che è il numero due di Toninelli, ma targato Lega, al ministero dei Trasporti. E chi vivrà vedrà se alla fine la Torino-Lione sarà «light» o «hard» come da progetto.

MA È LA «NOSTRA» TAV, la Brescia-Verona, ad avere la primogenitura di questa idea, di un'alta velocità fatta al risparmio su progetti alternativi: evocata sia dalla Commissione Trasporti della Camera nel 2010 sia dal Ministero per l'Ambiente nel 2014.

E nel 2019? A giorni, forse già da questa settimana, lo staff del professor Marco Ponti consegnerà al ministero, dopo quella già dibattuta sulla Torino-Lione, anche l'analisi costi-benefici sulla Tav Brescia-Verona. Ed è probabile che in quel documento tor-

ni la proposta di progetti alternativi, potenziando o aggiornando l'attuale ferrovia, in modo che possa accogliere sui binari esistenti (o raddoppiandoli) il futuro servizio ad alta velocità e alta capacità.

Ponti lo aveva anticipato in un'intervista nei giorni scorsi: non è impossibile che il ventaglio di opzioni fra cui decidere, infine, vada oltre il sì o il no.

«Valutare anche opzioni alternative è coerente con il metodo dell'analisi», aveva rivelato il professor Ponti: «Ad esempio: se i dati sulla saturazione della linea storica dessero un orizzonte temporale lontano, si potrebbe spostare questo progetto più avanti nel tempo. Oppure puntare su un adeguamento tecnologico della ferrovia esistente, come fatto per la Venezia-Trieste».

LA VENEZIA-TRIESTE ha una storia simile: fino al 2010 il progetto ufficiale di Rfi prevedeva un nuovo corridoio da 7 miliardi di euro. Ma su forte richiesta di territori ed enti locali, ci si è rimessi al tavolo da disegno con un'idea alternativa: potenziare la ferrovia esistente per adeguarla ai treni veloci, aggiungendo qualche segmento di binario e aggiornando le tecnologie.

Progetto in lavorazione,

quello della Venezia-Trieste «light», evocato da Ponti come possibile modello per una Tav «light» anche tra Brescia e Verona: potenziando gli impianti per la trazione elettrica, aggiornando i sistemi di blocco e distanziamento treni, aggiornando gli apparati di stazione, si possono far viaggiare i treni a 180-200 km/h. Che non saranno i 300 dell'alta velocità classica, ma consentono un abbattimento dei costi dai 7 miliardi previsti e meno di 2.

Come finirà? Aspettiamo l'analisi costi-benefici, il suo recepimento e l'analisi tecnico-giuridica che ne seguirà. A rendere complicata questa strada è il fatto che per la Brescia-Verona c'è già un contratto d'opera già firmato col consorzio di imprese Cepav Due, che ha annunciato una possibile richiesta di risarcimento da mezzo miliardo in caso di stop all'opera. Ma la situazione politica è così bloccata che ad oggi nulla sembra impossibile. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I precedenti

Dieci anni di idee alternative

È dal 2010 che l'opzione di un progetto alternativo per la Tav fra Brescia e Verona compare di tanto in tanto sui tavoli istituzionali. Il 29 luglio di quel 2010 fu approvata una mozione nella commissione Trasporti della Camera dei deputati, che impegnava il governo a valutare un tracciato alternativo per risparmiare l'impatto dei cantieri al contesto delle colline moreniche del Garda. Il testo ipotizzava un passaggio più a sud del Garda, nell'alto mantovano, sulla direttrice fra Montichiari, Castiglione e Sommacampagna. Mozione approvata, sì, ma rimase lettera morta. Un secondo testo quasi identico tornò in Commissione nel 2014, ma venne cassato per la ferma reazione dei parlamentari

mantovani, capitanati da Matteo Colaninno.

Un'alternativa fondata invece sull'utilizzo dei binari esistenti compare nelle carte ufficiali del 2014: per rilasciare una delle innumerevoli certificazioni di compatibilità ambientale, il ministero per l'Ambiente oppose al progetto della Brescia-Verona 22 pagine di prescrizioni, fra cui la richiesta di esaminare una Tav «light» sulla ferrovia storica. Altra idea fu quella presentata da Legambiente nel 2016: raddoppiare i binari della linea esistente. Fu respinta anche questa opzione. **V.R.**



Un treno Frecciarossa durante il collaudo del binario dell'Alta Velocità, tra Treviglio e Milano

LA BATTAGLIA SULLA TAV. Si torna a parlare di un piano alternativo per la tratta veneta

Alta velocità «light» Brescia-Verona Apertura dei 5Stelle

Businarolo: «Revisione strada giusta». Fantinati: «Siamo contro i grandi sprechi». Ma D'Arienzo (Pd): «Così si perde solo tempo»

La deputata: «Sarà "light" ma per me è di buon senso. In questo modo niente cattedrali nel deserto»

Di potenziamento della linea esistente si era parlato già in Commissione Trasporti nel 2010

Enrico Santi

Il progetto alternativo dell'alta velocità ferroviaria sulla Brescia - Padova «è la strada da percorrere». La deputata del Movimento 5 Stelle Francesca Businarolo si dice decisamente a favore dalle cosiddetta Tav «light», più leggera, grazie a un progetto «dimagrimento» e con meno costi e meno impatti ambientali. Di questo progetto, che si fonda sul potenziamento della linea esistente, si era parlato sia nella Commissione Trasporti della Camera già nel 2010 sia dal Ministero per l'Ambiente nel 2014.

E forse già questa settimana, lo staff del professor Marco Ponti consegnerà al ministro Toninelli, dopo quella sulla Torino Lione, anche l'analisi costi benefici sulla Brescia-Verona. È probabile, quindi, che nel documento dei tecnici torni la proposta di potenziamento o aggiornamento dell'attuale ferrovia, in modo che possa accogliere sui binari esistenti sia il servizio ad alta velocità sia quello ad alta capacità per il trasporto delle merci. «Qualcuno lo chiamerà, con un po' di fantasia, Tav light», osserva la parlamentare pentastellata, «ma io preferisco definirlo semplice buon senso». E continua: «L'ipotesi di una revisione dell'alta velocità Bre-

scia - Padova sulla scorta di quanto avvenuto sulla Venezia - Trieste è la strada giusta da percorrere».

Si dice possibilista anche l'altro parlamentare veronese del Movimento 5 Stelle, il sottosegretario Mattia Fantinati. «Aspettiamo l'analisi costi-benefici, poi possiamo ragionare». E assicura: «Noi non siamo contrari alle grandi opere, ma ai grandi sprechi e i tecnici così hanno definito la Torino-Lione».

L'esempio è quello della Venezia-Trieste. Fino al 2010 il progetto ufficiale di Rfi prevedeva un nuovo corridoio da 7 miliardi di euro, venne poi elaborato un disegno alternativo. E cioè potenziare la ferrovia esistente per adeguarla ai treni veloci.

«In questo modo», sottolinea Businarolo, «sarà possibile venire incontro alle nuove esigenze del traffico ferroviario senza erigere "cattedrali nel deserto". Il tutto», sottolinea, «risparmiando miliardi che potranno essere spesi per le opere davvero utili ai cittadini».

E mette in chiaro: «Nessun "no" a priori, ma una rigorosa valutazione per distinguere ciò che è utile, se non necessario, dagli sprechi. Per quanto riguarda il nostro territorio veronese», continua, «c'è un esempio lampante: il collegamento ferroviario tra la sta-

zione di Porta Nuova e l'aeroporto Valerio Catullo. Un intervento che tutti, a parole, vogliono, ma il cui finanziamento, circa 90 milioni, risulta particolarmente difficoltoso, anche a causa degli enti coinvolti. Giusto, quindi, che questi soldi li tiri fuori lo Stato, sacrosanto recuperarli nelle pieghe dei miliardi stanziati per il Tav».

Perde la pazienza, invece, il senatore del Pd Vincenzo D'Arienzo. «Un progetto che va avanti da 20 anni non si può cestinare in poche ore e pensare che l'Italia rispetti i termini contrattuali per i quali ha ricevuto finanziamenti dall'Ue». E si chiede: «Sono possibili risparmi? L'abbiamo fatto noi in passato e si possono sempre fare, ma l'idea di fondo non deve cambiare». Per D'Arienzo, sotto la «Tav light» si nasconde solo una grande perdita di tempo. «Il meglio è sempre nemico del bene e se quel meglio lo propone la commissione nominata da Toninelli piena zeppa di "No Tav", a maggior ragione dico che è bene chiudere questa inutile proposta e andare avanti spediti». Ed esclama: «Basta ipocrisie, se la Lega ci tiene alla Tav faccia cadere il governo, il futuro dell'Italia non è negoziabile con la decrescita felice dei grillini e Verona pagherà caro i ritardi del governo». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Mattia Fantinati (M5S)



Francesca Businarolo (M5S)



Il ministro Danilo Toninelli



Vincenzo D'Arienzo (Pd)



Un treno ad alta velocità: per la Tav Verona-Brescia rispunta l'ipotesi «light»

MAGISTRATO ALLE ACQUE LA SENTENZA

Caso Mose: «Piva dovrà pagare le imposte sulle tangenti»

VENEZIA La commissione tributaria regionale, giudice di secondo grado, ha condannato l'ex presidente del Magistrato alle Acque, Maria Giovanna Piva, a pagare le cartelle dell'Agenzia delle Entrate: si tratta delle «tasse» sulle tangenti percepite, ritenute anch'esse dei redditi non dichiarati.

a pagina 8 **Zorzi**

«Piva deve pagare le tasse sulle tangenti»

Caso Mose, ribaltata la sentenza di primo grado. Dipendenti all'attacco dei commissari: troppi esterni

- Maria Giovanna Piva è stata presidente del Magistrato alle Acque dal 2001 al 2008
- L'ex presidente del Cvn Giovanni Mazzacurati ha detto di averle dato tangenti per renderla più morbida nei controlli

VENEZIA Il 14 settembre 2017, quando il tribunale l'aveva assolta, si era lasciata andare a uno sfogo: «Nessuno mi restituirà questi tre anni di vita», aveva detto Maria Giovanna Piva, ex presidente del Magistrato alle Acque di Venezia dopo la lettura della sentenza del processo Mose, che dichiarava prescritte buona parte delle accuse e la assolveva per alcune altre. In realtà nelle motivazioni della sentenza, depositate cinque mesi dopo, i giudici ammettevano che l'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese incaricato di realizzare il Mose, Giovanni Mazzacurati era stato credibile quando aveva detto di aver pagato tangenti a Piva perché fosse più accondiscendente.

Ma laddove non è arrivata la legge penale, ora c'è il conto fiscale. Quello che, con immagine suggestiva, viene chiamato «tassa sulle tangenti», ritenute anch'esse dei redditi, seppur non dichiarati per ovvi motivi. Nelle scorse settimane la commissione tributaria regionale, che è il giudice di secondo grado, ha infatti condannato l'ex presidente del Magistrato alle Acque a

pagare le cartelle dell'Agenzia delle Entrate, ribaltando la sentenza di primo grado del 2016. Allora, mettendo in discussione le fondamenta dell'inchiesta penale, la commissione tributaria provinciale aveva ritenuto «non provata la percezione da parte della ricorrente di elargizioni di denaro da parte del Consorzio». I giudici aveva scritto che Piva «non accettava di subire supinamente tutte le determinazioni predisposte dal Consorzio», ricordando che verso la fine del suo mandato aveva litigato con Mazzacurati tanto che poi sarebbe stato proprio quest'ultimo a farla spostare.

Ora la commissione regionale, anche alla luce della sentenza penale depositata agli atti dall'Agenzia, dà un'altra versione dei fatti, in linea con le indagini della Guardia di Finanza coordinate dai pm Stefano Ancilotto e Stefano Bucini. «L'ingegner Piva rientra tra i beneficiari del sistema», scrivono i tre giudici tributari, ricordando che oltre alle dichiarazioni di Mazzacurati ci sono anche la consapevolezza di chi contribuiva a creare il «fondo» per le tan-

genti che una parte di quei soldi venissero usati anche per pagare il Magistrato alle Acque e l'accusa dell'ex presidente di Mantovani Piergiorgio Baita che aveva spiegato nel dettaglio perché era servito pagarla: all'inizio per correggere l'ostilità di Piva e «ammorbidirla», poi per ottenere nel 2005 la delibera sul «prezzo chiuso», con condizioni più favorevoli ai privati. «Anomalo» viene inoltre definito il fatto che nei computer del Cvn fossero stati trovati dei documenti che venivano redatti per il Mav. L'unica concessione alla difesa riguarda le somme. La procura aveva contestato un'extra-stipendio di 400 mila euro per gli anni dal 2005 al 2008, ma la commissione dice che Mazzacurati è vago: parla prima di 150 mila euro l'anno, poi di



200 mila ogni sei mesi. La scelta è quella di prendere il minimo e dunque Piva dovrà pagare le tasse su 600 mila euro, cioè 150 per quattro.

Intanto il Mose va avanti, seppur tra tante difficoltà. Nei giorni scorsi è stato avviato un nuovo test di pulizia delle paratoie su una superficie di 25 metri quadri. A breve dovrebbero invece partire i test di sollevamento della schiera di Treporti, su cui è anche in fase di aggiudicazione il bando per le prime manutenzioni, visto che si tratta delle dighe sotto acqua da ormai più di cinque anni. E prosegue anche la guerra tra i dipendenti del Cvn e i commissari, con i primi ad accusare i secondi di sminuire il loro ruolo in favore di esperti esterni, come emerge anche dal nuovo organigramma presentato in questi giorni. «Una prima lettura conferma l'attribuzione di posizioni di responsabilità e funzioni gerarchiche a consulenti esterni, nonché una commistione tra le diverse realtà aziendali operanti in Arsenale», scrivono le Rsu.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Pulizia**

In questi giorni sono in corso nuovi test per la pulizia delle paratoie del Mose



VIABILITÀ

Nuovo ponte sul Piave, un concorso per il progetto

L'amministrazione Massaro punta a trovare la migliore tipologia costruttiva per l'infrastruttura che andrà a sostituire il bailey a Lambioi Alessia Forzin

BELLUNO. Strallato, ad arco, sospeso. I ponti possono essere costruiti in molti modi. E sono opere importanti, ma anche impattanti. Per questo il Comune organizzerà un concorso di progettazione, chiedendo ai professionisti partecipanti di mettere sul tavolo tutte le alternative progettuali che esistono per sostituire il ponte bailey con un'infrastruttura definitiva. Lo ha comunicato il sindaco Massaro durante il consiglio di giovedì pomeriggio, rispondendo ad un'interrogazione presentata da tutti i capigruppo di opposizione.

«L'opera definitiva sarà sicuramente più impattante rispetto al ponte bailey», ha spiegato il sindaco a margine del consiglio. «Sarà più alta e più grande. Prima di bandire la gara per affidare l'incarico di progettazione vogliamo siano esplorate tutte le soluzioni possibili». Analizzate le varie proposte, si sceglierà quella che meglio si inserisce nel contesto ambientale e paesaggistico. Avverrà entro la fine dell'anno. Il 2019 quindi sarà dedicato al concorso di progettazione, nel 2020 sarà affidato l'incarico al professionista che disegnerà il futuro della viabilità fra Lambioi e via Montegrappa.

I capigruppo di minoranza, con la loro interrogazione, volevano anche sapere se oltre alla proroga al mantenimento del ponte provvisorio il Comu-

ne abbia ottenuto anche il rinnovo di tutte le autorizzazioni statiche e di sicurezza. «L'autorizzazione idraulica rilasciata dal Genio civile il 14 dicembre 2018 e valida fino al 31 dicembre 2024 detta alcune prescrizioni inerenti il periodo di controllo della struttura e aderisce al cronoprogramma dell'attività posto in essere dall'amministrazione comunale per la definitiva realizzazione del nuovo manufatto», si legge nella risposta fornita dal sindaco Massaro. Le autorizzazioni, ha precisato il sindaco a margine della seduta, «ci sono tutte».

Per quanto riguarda le condizioni del bailey, che era stato chiuso alcuni giorni per l'alluvione di fine ottobre perché il livello del Piave era salito fino a lambire la parte sottostante della carreggiata, Massaro ha fatto sapere che il 2 novembre la ditta proprietaria del manufatto ha effettuato un sopralluogo di verifica, «che ha escluso la presenza di danni a carico delle strutture». Entro l'estate, comunque, ci sarà una visita ispettiva di controllo generale dello stato di conservazione del ponte, in particolare delle carpenterie dell'impalcato e delle pile, delle connessioni delle basi e degli appoggi, sia sulle pile che sulle spalle, nonché sullo stato di usura del piano viabile.

«In sette anni hanno prodotto solo l'idea di fare un concorso di progettazione per decidere che tipo di ponte fare?», ribatte Paolo Gamba (Belluno è di tutti). «E ancora nulla si sa di come sarà finanziata la costruzione di un ponte definitivo. Queste sono risposte politiche, non quelle tecniche che ci interessavano». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il ponte bailey, che collega le due sponde del Piave a Lambioi



«Più infrastrutture, non solo la Tav»

L'appello degli imprenditori veronesi: «Bisogna investire per restare competitivi»

VERONA La sfida: l'internazionalizzazione nel mondo globalizzato e dell'America di Trump. Le chiavi: gli accordi commerciali e le loro tutele, vedi quelli recenti con Canada e Giappone, le infrastrutture (non solo la Tav) e lo studio dei mercati. C'erano i presidenti locali di Confindustria, Confartigianato, Confagricoltura e Confcommercio, ieri, al convegno «L'economia veronese nel contesto internazionale» (ospitato dalla Camera di Commercio) e tutto è confluito su quei temi. a pagina 7 **Sorio**

«Il sistema Verona resta forte, ma ci servono più infrastrutture»

Le imprese: Tav da realizzare. La Camera di commercio: occorre fare investimenti

Ferrarese
Ci serve anche un sistema per importare a prezzi sostenibili

VERONA La sfida: l'internazionalizzazione nel mondo globalizzato e dell'America di Trump. Le chiavi: gli accordi commerciali e le loro tutele, vedi quelli recenti con Canada e Giappone, le infrastrutture e lo studio dei mercati. C'erano i presidenti locali di Confindustria, Confartigianato, Confagricoltura e Confcommercio, ieri, al convegno «L'economia veronese nel contesto internazionale» (ospitato dalla Camera di Commercio) e tutto è confluito lì, in quei tre temi messi in luce dall'economista Carlo Pelanda e dal docente della Bocconi Roberto Zucchetti. L'impresa veronese nel mondo? Per Michele Bauli, numero 1 di Confindustria Verona, «per le aziende veronesi e italiane internazionalizzare non vuol più dire semplicemente esportare ma vendere in un altro mercato adattandosi a quel mercato stesso. Siamo i migliori nel design, nel cibo e non solo, sì, ma non è detto che il meglio per noi sia il meglio per gli altri. Chi è abituato a certi gusti, per dire, vuol continuare a trovarli sulla propria tavola. Le nostre aziende sanno prendere materie prime e ricavarne un grande prodotto: allora bisogna capire cosa vogliono all'estero e proporre ciò che si aspettano, ma facendolo

meglio di come lo fanno loro». Riflette Andrea Bissoli di Confartigianato: «A Verona ci sono circa 26 mila imprese artigiane, tutte potenzialmente aperte al mercato estero grazie all'e-commerce. Ma esistono tre scogli: lingua, cultura, dimensioni. Molti imprenditori anche d'età avanzata vogliono imparare l'inglese, il che è positivo. Bisogna poi conoscere usanze e cultura dei sistemi economici da "aggredire". Le dimensioni, infine: servono reti d'impresa, vedi i distretti del marmo e del mobile, affinché le piccole imprese artigiane possano competere». Secondo Paolo Ferrarese, presidente di Confagricoltura Verona, «sia qui da noi che in tutta Italia importiamo un sacco di materie prime per creare le nostre dop, quindi serve un sistema che ci permetta non solo d'esportare ma anche di importare a prezzi sostenibili». Rimarca Paolo Arena, presidente di Confcommercio, che «le piccole-medie imprese, tra cui anche quelle veronesi, sono l'86 per cento della forza di produzione del Paese e non tutte sono strutturate per i mercati mondiali. Per anni le Pmi venivano accompagnate all'estero dalle istituzioni territoriali chiamate ancor'oggi Camere di Commercio e l'aver tolto l'internazionalizzazione del sistema camerale è un aiuto in meno». Sulle infrastrutture, tutti d'accordo, da Bauli a Bissoli, nel «sì» al Tav, ma non solo. Sempre Arena: «Va fatto in fretta, il Tav. E smettiamola di discutere sulla proprietà delle infrastrutture trascuran-

do il vero tema, cioè la messa a disposizione delle infrastrutture stesse verso l'industria». «Le carenze infrastrutturali le subiamo tutti, parlo anche di quelle immateriali, vedi la banda larga», così Bissoli. Sempre al riguardo, Giuseppe Riello, presidente della Camera di Commercio, sottolinea, pensando a Verona, «l'importanza di sviluppare un territorio come il nostro, ch'è fortunato per la posizione strategica sul piano geografico ma non lo sarà per sempre: abbiamo ad esempio il primo scalo merci d'Europa, col Consorzio Zai-Interporto Quadrante Europa, ma in cinque anni è rimasto uguale e anche da questo punto di vista bisognerà cominciare a fare investimenti, ragionando sul fatto che il "pubblico" non può gestire attività così importanti senza avere risorse».

Matteo Sorio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Confronto**

Anche il sindaco era presente al dibattito alla Camera di commercio
(Foto Sartori)

Offerta Coge per Mantovani lunedì il giorno della verità

LA VERTENZA

PADOVA È scoppiata ieri mattina la protesta dei lavoratori della Mantovani per il mancato pagamento della tredicesima e delle mensilità di dicembre e gennaio. 85 dipendenti hanno incrociato le braccia per quattro ore e sono scesi in strada per chiedere risposte alla proprietà. Il ramo d'azienda è stato costituito dall'impresa di costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A, la storica società del settore delle infrastrutture, impegnata nelle lavorazioni collegate al completamento del Mose.

Al sit-in davanti all'azienda di via Belgio in zona Industriale, segue questa mattina il presidio nel cantiere del terminal di Fusina a Venezia. Intanto l'azienda ha fatto sapere che lunedì gli azionisti formalizzeranno la proposta d'acquisto della Coge Mantovani e che gli stipendi verranno saldati al più presto.

«Ci aspettavamo di confrontarci con esperti del settore edilizia e delle grandi opere, soprattutto in questo periodo delicato – specifica Dario Verdicchio, segretario regionale Fillea Cgil – e invece ai tavoli di contrattazione ci troviamo davanti a esperti di crisi e cessione aziendale, come si definiscono gli stessi protagonisti della proprietà».

CALCOLI

La volontà dell'azienda è di saldare entro la prima settimana di marzo lo stipendio di dicembre e la tredicesima, mentre entro fine marzo la mensilità di gennaio e le fatture dei fornitori. «Il ramo d'azienda è stato ceduto all'inizio di agosto e dal quel momento si sono di-

messi 31 dipendenti – spiega Verdicchio – Dell'ampio portafoglio cantieri, molto è andato perso. Ad oggi, infatti, sono attivi unicamente il cantiere della piattaforma logistica di Fusina e i service relativi alle manutenzioni dell'ospedale all'Angelo di Mestre e del Centro di Terapia Protonica di Trento. Siamo molto preoccupati per il futuro dei lavoratori rimasti. Solo un'ampia disponibilità di cantieri può permettere alla newco di andare avanti».

PERCORSO

La proposta d'acquisto, a cui hanno lavorato nelle scorse settimane i legali del gruppo, verrà formalizzata alla proprietà di Mantovani (famiglia Chiarotto) e ai commissari. Se la proposta sarà accolta, la famiglia Ferrari si impegnerà a ricapitalizzare l'azienda in un percorso di rilancio. In caso contrario, Coge si ritirerà e la partita rimarrà in mano ai commissari. «La ricapitalizzazione dell'azienda consentirà di pagare tutte le retribuzioni – aggiunge Gino Gretnanin, segretario regionale Feneal Uil – ma siamo stanchi di non ricevere garanzie. Il piano industriale era stato presentato ad agosto, poi però è stato ritirato». I sindacati hanno chiesto un incontro urgente sul tema all'Unità di crisi in Regione.

Elisa Fais

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PROTESTA
DEI LAVORATORI
PER IL MANCATO
PAGAMENTO
DEGLI ULTIMI STIPENDI,
SERVONO GARANZIE**



Apri la rassegna edilizia focus sui recuperi urbani

**IL SOTTOSEGRETARIO
FRANCO MANZATO
TAGLIERÀ IL NASTRO
VISITABILE ANCHE
LA MOSTRA SULLE
ANTICHE COSTRUZIONI**

LONGARONE FIERE

BELLUNO Riprende domani l'attività espositiva di Longarone Fiere che nello stesso fine settimana ha in calendario ben due eventi: Ri-Costruire 3.0, il salone dell'edilizia, e Longarone Sposi.

Si apre oggi alle 10 la 14.a edizione della rassegna dell'edilizia che si propone con una veste rinnovata, impostata anche su principi di sostenibilità.

Alle 11.30, sarà Franco Manzato, sottosegretario alle politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo, ad inaugurare l'esposizione. Ci sarà anche Gianpaolo Bottacin, assessore regionale all'ambiente e Protezione civile. La chiusura alle 19, e domani orario continuato 10-19. Si riprenderà poi da venerdì 22 a domenica 24 febbraio.

APPUNTAMENTI

L'evento è abbinato con Arte in Fiera Dolomiti, la rassegna d'arte contemporanea che sposta in parte l'attenzione sul mondo urbano e in particolare sulla sua riqualificazione. Ri-Costruire 3.0 è una vera e propria vetrina delle esperienze delle imprese di costruzio-

ni, degli impiantisti e dei produttori di materiali per l'edilizia. Già questa mattina il Centro Congressi ospita il convegno organizzato dall'Ordine degli Architetti di Belluno, "Pratiche e paesaggi in pendenza: Ri-Costruire il paesaggio"; nel pomeriggio (ore 15) si terrà il seminario "Fragilità sismica del costruito: quali opportunità per ricostruire? SismaBonus e non solo"; alle 15,30 nell'Area Incontri del padiglione D, ecco "Una meravigliosa creatura salverà il mondo: l'albero". Tutti i giorni della fiera sarà possibile visitare la mostra sul "Recupero e riuso delle antiche costruzioni rurali in legno", realizzata dalla Fondazione Centro Studi Transfrontaliero Comelico e Sappada.

LONGARONE SPOSI

Sempre in questo fine settimana si terrà anche la seconda edizione di Longarone Sposi, evento rivolto alle coppie in procinto di sposarsi. La manifestazione si inserisce all'interno di un circuito di ben 24 fiere sul matrimonio che da fine settembre fino a fine febbraio 2018 porta il format in giro per il nord Italia con più di 30 stand delle merceologie più diverse: abiti da sposa e sposo, abiti da cerimonia, liste nozze con articoli regalo, partecipazioni e biglietti augurali. Tra gli espositori anche gioiellerie, ville, ristoranti, catering e location, pasticcerie, wedding planner, truccatori e hair stylist, agenzie di spettacolo ed intrattenimento. (G.S.)



Strade, cantieri al giro di boa: serve più di un milione

► I sindaci hanno incontrato i vertici di Veneto Strade

SELVA

Se a novembre per l'urgente messa in sicurezza delle viabilità comunali di Colle Santa Lucia, Selva di Cadore e Alleghe Veneto strade ha già speso mezzo milione di euro, l'ente dovrà investire almeno il triplo - circa 1 milione 350mila euro - per poter realizzare i prossimi interventi in calendario. Il grosso della cifra servirà per la bonifica e la pulizia del versante della strada provinciale 20, Val Fiorentina, chiusa ormai da alcune settimane in quanto considerata poco sicura. «Dal confronto dell'altro giorno con la dirigenza di Veneto strade - affermano i sindaci Silvia Cestaro, Paolo Frena e Siro De Biasio - è emerso il grande lavoro svolto dall'ente gestore per il nostro territorio. Solo per il ripristino delle strade di Selva e Colle, ad esempio, sono stati investiti rispettivamente 250mila e 215mila euro. Cantieri, quelli di novembre, che hanno permesso agli abitanti di rientrare nelle proprie case. E ora tocca al piano di interventi per la messa in sicurezza della Val Fiorentina». Il percorso prevede da subito la rimozione degli alberi caduti, o pericolanti, da parte della Regola Granda di Colle Santa Lucia. I lavori, che partiranno nei prossimi giorni, hanno

richiesto una progettazione puntuale e diverse autorizzazioni da parte dei soggetti attuatori interessati, sia per la particolare forma giuridica come quella delle Regole, sia per la complessità dell'opera e l'estremo pericolo per le imprese che andranno ad operare in un'area soggetta a franosità elevata. «Salvo inconvenienti nel mese di maggio - proseguono i primi cittadini - inizierà la posa delle barriere paramassi per permettere così la riapertura in sicurezza della strada. Infine, non appena verrà assicurata la cifra di 108 milioni di euro da parte del Governo, si attiveranno ulteriori interventi di ripristino della viabilità con la Val Fiorentina che sarà interessata dalla messa in sicurezza in diversi tratti e dall'allargamento completo della zona tra gli abitati di Solator e Villa, così da risolvere definitivamente il movimento franoso in atto. Il tutto per un importo stimato di 1.375.000 euro. I Comuni di Selva di Cadore, Colle Santa Lucia, Val di Zoldo e Longarone vedranno in questa seconda tranche una serie di interventi lungo tutta la Sp.251 Val di Zoldo Val Cellina con il ripristino delle protezioni laterali - dove necessario -, la messa in sicurezza con barriere paramassi, reti e galleria artificiale, consolidamento del versante e della sede stradale, riduzioni del rischi residuo oltre alle opere di completamento su tratti già interessati dagli interventi di somma urgenza di novembre per oltre 10 milioni di euro».

Raffaella Gabrieli



DALL'ARCHIVIO uno degli interventi di Veneto Strade dopo una frana



Prandina, park da 11 milioni

► Ecco il progetto di "Parcheggio Immobiliare". E l'Acc attacca Lorenzoni: «Non capisce la gente»

Il park sotterraneo alla Prandina è sostenibile economicamente. Questo il responso di "Parcheggio Immobiliare Prato della Valle", la società che ha sistemato il parcheggio interno di piazza Rabin e sta restaurando il frontone dell'ex Foro Boario (inaugurazione a giugno). Per anni ha studiato la possibilità di fare due piani di interrato, che sono stati poi cassati dal Comune. «Il costo per un piano di interrato è di ventimila euro a posto auto. Per 500 stalli sono circa 11 milioni di euro». Se il Comune volesse realizzare l'opera in project financing come sta accadendo in Prato della valle, la ditta si accollerebbe le spese di costruzione e poi guadagnerebbe con gli incassi, mentre al Comune andrebbe una percentuale dei ricavi (il 14 per cento per il Prato) in questo caso 200mila euro annui. Dopo 40 anni la proprietà dell'opera potrebbe tornare al municipio. La società si dice interessata a partecipare a un bando.

Giacca a pagina V

Park Prandina, c'è già un progetto

► Le stime di "Parcheggio Immobiliare Prato della Valle" che gestisce il Rabin: 22mila euro a posto auto, 11 milioni ► Si può fare in project: il Comune dopo 40 anni incamera la struttura e intanto guadagna 200 mila euro per l'affitto

LA FAME DI PARCHEGGI AUMENTA SEMPRE PIÙ CRESCITA A DUE CIFRE PER GLI SCAMBIATORI, LORENZONI: «COL TRAM CITTÀ PIÙ ACCESSIBILE»

I NUMERI

PADOVA Non è questione di potere. È questione di volere. Il parcheggio sotterraneo a un solo piano alla Prandina con parco in superficie è sostenibile economicamente. Lo dice la simulazione della "Parcheggio e Immobiliare Prato della Valle", ovvero la società che ha sistemato il parcheggio interno di piazza Rabin e sta restaurando il frontone dell'ex Foro Boario (inaugurazione a giugno). Per anni ha studiato la possibilità di fare due piani di interrato, che sono stati poi cassati dal Comune. Notare che nella società è presen-

te "Parcheggi Italia" specializzata proprio nella realizzazione di parcheggi di qualsiasi tipologia a ridosso dei centri storici tanto che ne gestisce decine nel nord Italia con migliaia di posti. E si dice interessata a partecipare a un eventuale bando.

I COSTI

I calcoli sono semplici. «Il costo per un piano di interrato è di 22mila euro a posto auto. Per 500 posti sono circa 11 milioni di euro». Su 10mila metri quadri rispetto ai 35mila totali. Se il Comune volesse realizzare l'opera in project financing come sta accadendo in Prato della valle, la ditta si accollerebbe le spese di costruzione poi guadagnerebbe con gli incassi, mentre al Comune andrebbe una percentuale dei ricavi (il 14 per cento nel caso del Prato). Dopo un tot di anni - 39 nella convenzione - la proprietà dell'opera tornerebbe al pubblico.

I GUADAGNI

Semplifichiamo la situazione con uno scenario di minima. In piazza Insurrezione si pagano 3 euro l'ora, al Boschetti 1,70, al Sarpi 1 euro. Facciamo una media di 1,50. Mettiamo che il parcheggio si riempia solo otto ore, sono 6mila euro al giorno circa. Ora poniamo che questo risultato si raggiunga solo per 250 giorni; fanno 1,5 milioni l'anno, dei quali 200mila andrebbero al Comune. Dopo 40 anni i privati avrebbero guadagnato 40 milioni e il Comune 8 milioni di euro. Altro che sistemazione delle casette dell'ex



caserma per far posto alle associazioni. Con i resti potrebbe costruire almeno 5 scuole. E inoltre: portare una media di tremila persone in più in centro ogni giorno, soprattutto da ovest, Tencarola e Chiesanuova, aumentare la fiducia nei commercianti, favoleggiare su una piazza Insurrezione liberata dalle auto, con la possibilità di toglierle anche da corso Milano trasformato in boulevard. Senza contare che quando, nel giro due-tre anni, nascerà il polo delle scienze sociali all'ex Distretto, tutta l'area delle riviere e della Specola dovrà evitare il collasso viabilistico.

LA FAME DI PARK

Non ha visto sbagliato dunque il gruppo facebook "InCivilis" che mette insieme dei cittadini interessati allo sviluppo urbanistico della città, quando ha proposto il progetto che vediamo sintetizzato nel grafico. E paradossalmente sono proprio gli ultimi dati del Comune sul successo dei parcheggi a confermare la "fame" di posti auto in città. Aumentano del 6% gli incassi dei parcheggi nel mese di dicembre 2018 rispetto al 2017 secondo i dati diffusi da ApsHolding. Una crescita forte per i parcheggi scambiatori dei capolinea del tram, che registrano un +14% a Nord e addirittura un +24% per il Sud.

LORENZONI

Dice Lorenzoni: «Aver potenziato il servizio del tram durante le festività, con maggiori corse e agevolazioni tariffarie, e favorito l'utilizzo dei parcheggi scambiatori ha contribuito a rendere più accessibile la città. Il dato complessivo che emerge da questi numeri inoltre dimostra che in città ci sono stati più accessi e questo è fatto positivo per tutti». «Il risultato positivo ci conforta - commenta Riccardo Bentsik, amministratore delegato di ApsHolding - Senza dubbio la campagna di informazione e di promozione dei parcheggi scambiatori tramite pubblicità su poster, quotidiani, televisioni, sito, e informazione sui giornali ha sortito degli effetti che con il tempo diventano abitudini».

Mauro Giacon

Il progetto Prandina e i parcheggi in città



INCASSI PARCHeggi MESE DI DICEMBRE (2017/2018)

Valori espressi in euro

Park	dic. 2017	dic. 2018	Differenza	%
● Capolinea Nord	2.528,00	2.882,00	354	14%
● Capolinea Sud	5.608,50	6.944,50	1.336	24%
● Altri*	302.624,61	321.994,53	19.369,92	6%
● Totale*	310.761,11	331.821,03	21.059,92	6%

*Compresi i parcometri



Ex Amman, cotonificio di Torre, birreria Tutte le tappe per valorizzare il patrimonio

**LA GIUNTA CIRIANI
LAVORA
PER RIPORTARE
ALLA VITA
I FABBRICATI
ABBANDONATI**

IN PARALLELO

PORDENONE La città prova a trasformare tutte le aree in disuso che disturbano il paesaggio urbano. E si parte dall'ex birreria, con il progetto dell'Ascom in pole position verso la riqualificazione dello stabile. Il bando per iniziare a pensare alla rinascita dell'ex birreria sarà il primo a partire. «Lo stiamo terminando - ha detto l'assessore Amirante - e naturalmente vincerà il progetto migliore». Com'è noto, l'Ascom è in prima linea per la futura gestione, ma dovrà vedersela con gli altri contendenti.

Ma la città non attende solo la riqualificazione dell'ex birreria. Ci sono altre partite importanti che disegneranno in futuro il panorama cittadino. Si parte ad esempio con l'ex Amman. Il cotonificio storico è di proprietà di privati, ma il Comune è attento per garantire un partenariato. Sino ad oggi sono pervenute cinque offerte, ma non si ha una data precisa per l'asta. In ballo c'è

la riqualificazione di un'area che non deve perdere la sua connotazione "verde", ma che potrà ospitare strutture ricettive, parchi a tema e un itinerario fluviale di rispetto. Ovviamente in questo caso sarà fondamentale l'impegno dei grandi investitori, data la vastità degli spazi di cui si sta parlando.

L'ultimo capitolo riguarda l'ex cotonificio veneziano di Torre. Si tratta di un'altra struttura in disuso che meriterebbe un destino migliore rispetto a quello attuale. «Al momento - ha detto sempre Amirante - con i privati possessori della struttura non si è fatto vivo nessuno, ma sarebbe bello poterlo ristrutturare, anche per ampliare la strada che si trova nelle immediate vicinanze». Anche in questo caso servirebbero parecchi milioni di euro, e il Comune non potrebbe fare granché, se non attendere la mano invisibile del mercato.

M.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COTONIFICIO L'ex Amman è sicuramente l'area più appetibile



EX BIRRERIA A breve sarà pubblicato il bando per l'ex birreria



Edilizia, "bollino" per la qualità

► "Marchio collettivo d'impresa" di Confartigianato per combattere la lunga crisi del comparto casa ► Già coinvolte undici aziende del sandonatese «C'è spazio per chiunque punti sull'innovazione»

IL VICE GOVERNATORE VENETO FORCOLIN: «REGIONE PRONTA AD INVESTIRE 35 MILIONI DI EURO NEL SETTORE»

SAN DONÀ

Aziende che hanno accettato di operare seguendo un preciso regolamento disciplinare che mette insieme i settori edile, falegnameria, serramenti, elettrico, termoidraulica, illuminazione. Un meccanismo per combattere la crisi nel comparto casa e far ripartire l'economia del territorio. Si tratta di "èFare", marchio collettivo d'impresa identificativo delle aziende di Confartigianato di San Donà, presentato ieri mattina ai liberi professionisti del settore allo spazio Zenit.

SFIDA PER L'EFFICIENZA

Nato sulla scorta dell'esperienza dell'agenzia "Casa clima" partita da Bolzano, "èFare" è un sistema rivolto ad artigiani, progettisti, committenti e imprese con lo scopo di accrescere le competenze e comunicare con un linguaggio comune la qualità costruttiva, oltre a raccogliere la sfida di una migliore efficienza

energetica degli edifici. Ma quali sono i vantaggi nel fare rete tra imprese? Su scala nazionale i dati rilevati dall'Istat indicano un aumento del fatturato del 24,7% per le ditte più piccole e del 14% per quelle di medie dimensioni, registrato dal 2015 al 2018. Soprattutto si tratta di un sistema di gestione versatile, semplice e sburocratizzato, grazie a moduli già disponibili in Camera di commercio; comporta una responsabilità limitata per gli operatori; tra le possibilità anche la "condivisione" del personale tra le società aderenti. Durante l'incontro il presidente di Confartigianato Nazzareno Ortoncelli ha presentato gli artigiani-fondatori del marchio: guidati dal vicepresidente Salvatore Bonato assieme a Silvia Brichese, Nazzareno Gobbo, Silvio Cibin e Roberto Colosso.

FORMAZIONE E GARANZIA

«Il progetto è stato avviato nel settembre del 2017 - spiega Brichese - finora comprende undici aziende della zona, di cui sette hanno già operato come rete d'impresa con un passaggio successivo. L'accesso ad altre adesioni resta molto ampio, c'è spazio per tutti con dei vincoli di carattere territoriale per non creare concorrenza sleale». All'azienda o al professionista

che vuole avvalersi del marchio si chiede di mettersi in gioco e impegnarsi a partecipare a corsi di formazione specifici e obbligatori, per assicurare una costante innovazione. «Le relazioni tra imprese diventano fondamentali perché si può fare squadra - continua Brichese -. Il marchio è un fattore di promozione e rappresenta una garanzia molto elevata per il cliente privato. Siamo un gruppo di aziende che vuole continuare a svilupparsi per cui è importante l'appoggio sia di Confartigianato sia delle amministrazioni locali per fare sistema nel territorio». Bonato precisa che un organo di controllo dell'associazione artigiana vigila con cadenza annuale sul rispetto del regolamento disciplinare e dell'apposito statuto interno, sui requisiti e sulle attività dell'azienda. Tra gli interventi Alessandro Barbieri del collegio dei geometri di Venezia ha sottolineato l'importanza della formazione, e il vicepresidente veneto Gianluca Forcolin ha evidenziato come la Regione sia pronta ad investire 35 milioni di euro nel settore. Erano presenti, inoltre, sindaci di San Donà Andrea Cereser, di Fossalta Massimo Sensini, gli assessori alle Attività produttive di Eraclea Angelo Cattelan e di Musile Luciano Carpenedo.

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PRESENTAZIONE Ieri allo Spazio Zenit la presentazione del nuovo marchio di Confartigianato

BREGANZE. Il tratto di sette chilometri che collega alla A31 sarà presto transitabile

La Pedemontana apre Ma manca la complanare

C'è grande preoccupazione perché l'assenza totale di strade accessorie rischia di creare un blocco del traffico sia in paese che nei comuni limitrofi

Situazione assurda e surreale e dalla Regione non riesco ad avere risposte

PIERA CAMPANA
SINDACO DI BREGANZE

Silvia Dal Maso

Se da una parte in Regione si parla di un'imminente apertura del primo tratto della Superstrada Pedemontana Veneta, corrispondente ai sette chilometri che dall'A31 portano a Breganze, dall'altra in paese tutti si stanno chiedendo come sia possibile visto che al momento né il famoso casello, né tanto meno la complanare che deve smaltire il traffico hanno una data di chiusura dei cantieri. Una situazione che preoccupa il sindaco Piera Campana che a precise domande non riceve «alcuna risposta certa, se non indicazioni fumose e vaghe sui tempi».

Quello che sembra emergere è che ci sia la volontà di far cominciare a circolare i mezzi, in modo da poter già incassare i soldi del pedaggio. Si parla di aprile e si dice che il biglietto si pagherà al casello di sbocco sulla Valdastico,

rimpiungendo così le casse per finanziare le tratte successive. Ma di certo non c'è nulla.

«Una situazione assurda e surreale – dichiara il sindaco Campana – perché ad oggi mancano sia il casello che la complanare. Ma è fondamentale che prima si termini la complanare, in modo da avere uno sbocco per la circolazione stradale che altrimenti rischierebbe di andare in tilt, e poi si apra il casello. Il problema è che dalla Regione non riesco ad avere notizie sullo stato dei lavori lungo il tratto di Breganze della Spv e questo mi mette in difficoltà perché anche come Amministrazione non sappiamo come muoverci».

«La Pedemontana non sarà ultimata in tempi brevi - prosegue - e noi che viviamo a Breganze ce ne rendiamo conto tutti i giorni. Aprire il tratto Breganze-Thiene, senza avere ultimato la viabilità alternativa, aggraverà la situazione del traffico che si scaricherà ulteriormente sulla viabilità interna del paese e dei comuni limitrofi. Hanno bisogno di soldi e ormai ci siamo rassegnati al fatto che dovremo pagare il pedaggio, ma questo, lo ribadisco è ingiusto. Pagare per utilizzare

una strada che prima avevamo gratuita e per la quale abbiamo già pagato un prezzo spropositato in termini di danni al territorio, all'agricoltura e alle abitazioni private (espropri) non va bene».

A Breganze, insomma, circolano notizie che non possono essere confermate, mettendo fortemente a disagio il sindaco Campana e la sua giunta, proprio nel momento in cui i problemi legati ai cantieri e al traffico, invece di diminuire, col tempo sembrano aumentare sempre di più. «I cantieri continuano a moltiplicarsi – ammette il sindaco – e per noi la situazione sta diventando insostenibile. Dove sorgerà il casello c'è una situazione ancora più critica: il cantiere, che porta alla rotonda di accesso del paese, è uno scavo ed accumuli di ghiaione; mentre quello della complanare, che scorrerà parallela alla Spv, è solo un embrione. Ormai non posso che augurarmi una fine dei lavori nel più breve tempo possibile, anche perché la Superstrada taglia letteralmente in due il nostro paese: da una parte il capoluogo, dall'altra le due frazioni di Mirabella e Maragnole dove gli abitanti vivono i disagi più grandi». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il tracciato della complanare al centro delle preoccupazioni. ARCHIVIO

COLPO DI MANO Finita la sospensione chiesta dal governo, ecco le nuove gare

Tav, costruttori pronti a varare di nascosto 3 miliardi di appalti

▪ Martedì nel consiglio di amministrazione della Telt (la società partecipata da Italia e Francia che vuole costruire il tunnel) si discuterà dei due bandi di gara per le gallerie tran-

salpine (45 chilometri sui 57,5 totali). Nonostante l'analisi costi-benefici del ministero delle Infrastrutture abbia ritenuto l'opera fallimentare, nessuno l'ha ancora fermata

◻ BARBACETTO
A PAG. 9

Tav, c'è il via libera alle gare d'appalto (anche dall'Italia)

La lettera La pubblicazione dei bandi era sospesa fino a fine 2018, in attesa della costi-benefici. Adesso i costruttori si sentono autorizzati a procedere

TORINO-LIONE



Martedì

Il cda di Telt deciderà se iniziare l'iter per appaltare 45 dei 57,5 km totali del tunnel di base

» GIANNI BARBACETTO

Martedì 19 sarà il momento della verità sul Tav Torino-Lione. Si riunirà il consiglio d'amministrazione di Telt, la società italo-francese che si prefigge di costruire il tunnel di base tra Italia e Francia. All'ordine del giorno, il lancio dei due

bandi di gara per la realizzazione dell'intero tratto francese del traforo, i tre quarti dell'opera, 45 dei 57,5 chilometri totali. Valore: 2,3 miliardi di euro.

Sarebbe la vera partenza del Tav, di cui finora sono stati realizzati solo progetti, scavi preparatori e tunnel geognostici. Sarebbe anche un passo dopo il quale sarebbe difficile tornare indietro, fermando i lavori.

Lo sanno anche al ministero delle Infrastrutture di Danilo Toninelli che, dopo la pubblicazione dell'analisi costi-benefici (pesantemente negativa per la Torino-Lione), tra lo stop e il via libera all'opera sembra ora orientato a imboccare una terza via: lasciare che i bandi vengano pubblicati, per prendere tempo in attesa di una soluzione politica che metta d'accordo la componente leghista del governo italiano (fa-

vorevole al Tav) e quella cinquestelle (contraria).

Dentro il Movimento 5 Stelle c'è però chi giudica ambiguo l'atteggiamento del ministro Toninelli, che lasciando partire le gare d'appalto si mette di fatto nella condizione di non poter più fermare l'opera.

LA SOCIETÀ TELT, interpellata dal *Fatto Quotidiano*, conferma che il cda di martedì è la normale conseguenza della lettera firmata il 3 dicembre 2018 dai due ministri interessati, l'italiano Toninelli



elafrancese Elisabeth Borne, e indirizzata al direttore generale di Telt sas (Tunnel Eur-alpin Lyon-Turin), Mario Virano.

Tradotta dal francese, dice così: "A richiesta dell'Italia, desideriamo domandare a Telt, per suo tramite, in seguito alla decisione annunciata dal governo italiano di realizzare una valutazione aggiornata e dettagliata del progetto della quale la Francia ha preso atto, che la pubblicazione delle gare d'appalto non abbia luogo prima della fine dell'anno 2018, rimanendo inteso che queste gare d'appalto si riferiscono all'attribuzione e alla realizzazione dei primi lotti del tunnel di base. Una tale decisione è necessaria al fine di evitare, conformemente alla richiesta dell'Italia, ogni confusione sull'interpretazione del lancio di queste gare d'appalto, in relazione allo svolgimento in corso della sopraddetta valutazione. È convenuto che la situazione sarà rivista alla luce dei risultati di questo studio e alle conclusioni che ne saranno tratte. Il governo italiano farà di tutto per pubblicare lo studio il più presto possibile".

Ora la "sopraddetta valutazione", cioè l'analisi costi-benefici, è stata finalmente pubblicata, non senza ritardi. E la fine del 2018 è arrivata. Telt si sente dunque autorizzata a procedere con la pubblicazione delle gare. Anche perché, nella lettera del 3 dicembre, i due ministri concludevano così: "I nostri governi confermano parimenti con la presentel'interesse a beneficiare dei finanziamenti europei per la realizzazione del progetto (...). Per questi motivi, informeremo la Commissione Europea del rinvio della data di pubblicazione delle gare d'appalto e considereremo, se necessario, la definizione di un nuovo calendario che permetta il mantenimento dei finanziamenti europei previsti, in conformità agli accordi internazionali che esistono tra le parti".

Quello che viene sottoscritto anche da Toninelli nella lettera del 3 dicembre, dunque, è soltanto un rinvio, con l'impegno comunque "a beneficiare dei finanziamenti europei per la realizzazione del progetto", quindi di fatto a realizzare l'opera. Alla faccia dell'analisi costi-benefici.

Al ministero delle Infrastrutture fanno presente che, comunque, bandire le gare non significa poi, dopo i 12-18 mesi della procedura, essere costretti ad assegnare obbligatoriamente i lavori: lo garantisce l'articolo 98 del decreto 2016/360 sul codice francese degli appalti pubblici, a cui Telt, società di diritto francese, si deve adeguare.

Peccato però che questo articolo sia stato abrogato - guarda i casi del destino - proprio il 3 dicembre 2018, giorno della lettera dei due ministri a Telt.

È STATO CANCELLATO proprio quel giorno dall'articolo 14 del decreto 2018/1075. Dato il via alla gara, dunque, non sarà più possibile fermare l'opera. Possibile che al ministero delle Infrastrutture non sappiano il francese e non siano a conoscenza di questo piccolo particolare?

Martedì a decidere sarà il consiglio d'amministrazione di Telt, formato da cinque italiani e cinque francesi, più due osservatori delle regioni interessate, al di qua e al di là delle Alpi (Piemonte e Auvergne-Rhône-Alpes) e un inviato della Commissione europea senza diritto di voto.

I cinque francesi sono scelti dal governo di Parigi, quelli italiani dal governo italiano. Sono Paolo Emilio Signorini, (capo dipartimento del ministero delle Infrastrut-

ture e dei trasporti), Oliviero Baccelli (professore dell'Università Bocconi), Stefano Scalerà (del ministero dell'Economia e delle finanze), oltre al direttore generale Mario Virano e a Roberto Mannozi, espresso da Fs, di cui è direttore centrale amministrazione, bilancio e fiscale.

Sono nomi espressi nel 2015 dal governo di Matteo Renzi, quando ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti era Graziano Delrio. Come deciderà il cda martedì prossimo? Darà il via ufficiale al Tav Torino-Lione, con il tacito consenso del ministro Toninelli e in barba sia all'analisi costi-benefici, sia al dibattito politico sull'opera che si sostiene (ipocritamente?) essere ancora in corso?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMUNICATO DEL MIT "Grossolane bugie" Toninelli contro la stampa pro-Tav

► **"GROSSOLANA** patacca", "falso clamoroso", "grave inquinamento del dibattito", "pacco in piena regola". Così una nota del ministero delle Infrastrutture attacca le cifre, pubblicate da alcuni quotidiani, che ribalterebbero i risultati dell'analisi costi-benefici sulla Tav Torino-Lione fatta dalla commissione Ponti. Quei numeri sarebbero un'altra "fake news che meriterebbe l'attenzione dell'ordine dei Giornalisti". Nel mirino c'è una "scheda" che sarebbe frutto di un'elaborazione economica fatta sulla scorta della contro-analisi consegnata dal professore dissidente Pierluigi Coppola al Ministero delle Infrastrutture comunicando il suo dissenso e nel rifiutarsi di partecipare all'analisi. Il dicastero guidato da Danilo Toninelli bolla come "falsi" i dati relativi ai benefici economici e ai costi che la realizzazione o la non realizzazione della Torino-Lione comporterebbe. "Nei giorni scorsi - tuonato da Porta Pia - la grande stampa pro-Tav ha sparacchiato numeri a casaccio, dai 3-400 milioni fino addirittura a 2,4 miliardi di presunti benefici del progetto, collegandoli, in alcuni casi, all'appunto inviato dal professor Pierluigi Coppola a chiosa della analisi costi benefici" redatta dalla commissione Ponti.

La Commissione Ponti

I numeri

▪ **COSTI** che superano i benefici per circa 7-8 miliardi di euro sia nello scenario più ottimistico sia in quello considerato realistico, un saldo non poco inferiore nel caso si realizzasse solo la cosiddetta "mini-Tav" e il rischio di dover pagare fino a 1,7 miliardi tra penali e rimborsi nel caso di scioglimento del progetto. Sono alcune delle indicazioni che emergono dall'Analisi costi-benefici sulla Tav Torino-Lione. Due gli scenari considerati. Nel primo, che parte dalle valutazioni costi-benefici dell'Osservatorio Torino-Lione del 2011, il valore attuale netto economico (Vane), ossia la differenza tra costi sostenuti e benefici conseguiti, risulta negativo per 7.805. Nel secondo scenario, quello definito "realistico" il Vane risulta pari a -6.995 milioni. Nelle conclusioni, poi, si spiega che, a fronte di effetti complessivi del progetto pari a 885 milioni (l'effetto negativo dei flussi merci per 463 milioni viene compensato dal beneficio positivo di 1,3 miliardi per i passeggeri) e costi attualizzati di investimento "a finire" e gestione per 7,9 miliardi, il Vane risulta pari a 7 miliardi: tolti anche i costi di ripristino delle opere realizzate finora e quelli della messa in sicurezza, rimane un saldo di -5,7 mld.



"Opera inutile" Il traforo e il ministro Toninelli *LaPresse*



“Opera inutile”
Il tunnel sul versante francese; il documento firmato dai ministri italiano e francese; Toninelli e Ponti, alla guida della commissione costi-benefici
LaPresse/Ansa

LA CRISI
**Coge Mantovani, in 85
 da 3 mesi senza stipendio**
 SANDRE / APAG 15

LA CRISI NELLE COSTRUZIONI

Coge Mantovani 85 dipendenti da tre mesi senza stipendio

Ieri sciopero di quattro ore, lunedì il bis con presidio a Fusina
 I sindacati: «Le commesse sul Mose sono andate perse»

Riccardo Sandre

PADOVA. Sono di nuovo scesi in strada gli 85 lavoratori rimasti nella CoGe Mantovani di via Belgio in Zona Industriale. Uno sciopero di 4 ore a cui ne seguirà un altro, con presidio davanti al terminal passeggeri di Fusina a Venezia lunedì mattina per chiedere il pagamento della tredicesima e delle mensilità di dicembre e gennaio non ancora saldate dalla newco Coge. È questa infatti la società protagonista all'inizio di agosto 2018 di un affitto di ramo d'azienda, pronto a trasformarsi in una proposta d'acquisto già lunedì prossimo. «Nel dicembre scorso e poi a gennaio ci siamo trovati costretti a scendere in strada» hanno detto i rappresentanti sindacali di Fillea Cgil Dario Verdicchio, della Feneal Uil area vasta Veneto Gino Gregnain e della Filca Cisl di Padova e Rovigo Giorgio Roman.

TRENTUNO DIMISSIONI

«Da agosto ad oggi già 31 dipendenti hanno dato le dimissioni mentre il pagamento degli stipendi prosegue solo grazie alle pressioni ed gli scioperi che di volta siamo costretti a mettere in atto. A dicembre mancavano gli stipendi di novembre e la tredicesima, oggi mancano quelli di dicembre e di gennaio oltre alla tredicesima. Una situazione intollerabile perché reiterata e perché si ac-

compagna ad una serie di incertezze a tutti i livelli che non sono certo rassicuranti per il futuro dell'azienda». Secondo i sindacati infatti in Coge Mantovani, società guidata da Maria Manuela Ferrari, rimarrebbero ad oggi solo 3 commesse realmente operative in capo a Coge Mantovani: l'ospedale dell'Angelo di Mestre, quello di Trento e il terminal passeggeri di Fusina a Venezia.

MOSE, COMMESSE PERSE

«Le commesse per il Mose sono andate perse» hanno chiarito i tre sindacalisti «mentre di quelle internazionali per il raddoppio del porto di Costanza in Romania, di Expo Dubai, dell'Irlanda ecc. non c'è traccia. Il piano industriale presentato dalla società ci è stato chiesto indietro alla fine dell'incontro dell'agosto scorso. Una cosa che si vede di rado anche nelle situazioni più tese. Le continue rassicurazioni della proprietà non servono a pagare gli stipendi arretrati dei dipendenti complessivamente ora oltre quota 750 mila euro e non capiamo perché si riescano a trovare i soldi per acquistare il ramo d'azienda dal concordato Mantovani ma non quelli per pagare chi lavora. Ma ci preoccupa anche il fatto che ci saremmo aspettati di poterci confrontare, dopo un periodo di transizione, con veri imprenditori professionisti del settore dell'edilizia e delle grandi opere ed

invece continuiamo a trovarci di fronte esperti di cessioni aziendali, come per altro si definiscono gli stessi protagonisti della parte proprietaria, come l'avvocato John Gaethe Visendi». Per parte sua l'azienda fa sapere di essere in attesa del saldo delle fatture per le attività svolte nei tre cantieri di Mestre, Trento e Fusina (la cifra si aggirerebbe intorno ai 3 milioni di euro) e che sarebbe pronta a saldare quanto dovuto in due tranche tra il 10 e il 20 marzo prossimo. Anche in merito all'operazione di acquisto del ramo d'azienda operativo di Mantovani, la famiglia Ferrari, titolare del 100% delle quote di Coge, rende nota l'intenzione di formalizzare già lunedì una proposta d'acquisto, anticipando di 4 anni il programma previsto. Nel caso di accettazione la famiglia Ferrari, si impegna a procedere con una ricapitalizzazione propedeutica al rilancio effettivo della società. Nel frattempo sono state aperte oggi le buste relative alla gare per l'acquisto di Fip Industriale (circa 96 dipendenti) ramo operativo della vecchia Fip, oggi divisa tra Fip industriale e Fip Mec. —



LA VICENDA



Mantovani

È la storia di una dissoluzione quella che si evince guardando al passato di Mantovani, fino all'agosto 2018 società della famiglia Chiarotto. Una punta di diamante del made in Italy edile.



Dal 2014 la crisi

Una crisi che ha visto il suo inizio proprio nel 2014, anno dello scandalo Mose e dell'allontanamento del manager Piergiorgio Baita, sommerso dai procedimenti giudiziari. Mantovani fatturava oltre 400 milioni di euro con 300 addetti.



Arriva la Coge

Poi il dimezzamento, anno dopo anno, del fatturato e le dichiarazioni di esuberi a tre cifre che hanno ridotto i dipendenti al numero di 116 fino all'agosto del 2018 quanto in soccorso di Mantovani è arrivata Coge. Ma già dall'inizio di quell'anno i rapporti con il Consorzio Venezia Nuova si facevano più tesi: in ballo circa 30 milioni di euro di pagamenti contestati e altri 100 circa di commesse, sfumate alla nuova Coge Mantovani.



Sciopero e presidio alla Mantovani. Sotto una cerniera del Mose e una protesta alla Fip Industriale



L'ex assessore Mario Liccardo sulla caserma di via Orsini: «Non si può fare solo parco, vanno previste funzioni diverse»

«Altro che anni '70, non cambiano mai i soliti talebani dell'ambientalismo»

«Allora i negozianti facevano i blocchi contro il pollicino. Oggi c'è la richiesta di pedonalizzare piazza Insurrezione».

«Serve una logica di inquadramento generale della città. Altrimenti la gente non capisce i cambiamenti».

L'INTERVISTA

«Non è come negli anni '80. Anzi, molto è cambiato.

Oggi i commercianti che vogliono il park alla Prandina sono d'accordo con la pedonalizzazione di piazza Insurrezione, mentre all'epoca bloccavano il "pollicino" perché non volevano sentir parlare di Ztl, navette e isole pedonali. Mi sembra che i commercianti si siano evoluti, mentre certi estremisti dell'ambiente sono rimasti talebani come 30 anni fa».

Dice la sua senza peli sulla lingua Mario Liccardo. Martedì scorso era al primo incontro di Agenda 21 sulla Prandina in qualità di presidente de "La specola delle idee". Ma a cavallo tra gli anni '80 e '90 fu l'assessore alla mobilità che realizzò le prime pedonalizzazioni, le zone a traffico limitato e i parcheggi riservati ai residenti. Tutte cose che all'epoca suscitarono feroci polemiche e clamorose proteste. Una su tutte: i negozianti che inscenarono un blocco stradale contro il "pollicino" in via Roma.

Liccardo, c'è sempre stata la contrapposizione tra commercianti e ambientalisti?

«In realtà quegli stessi commercianti che protestavano dopo qualche anno hanno ap-

prezzato la pedonalizzazione di via Roma. Se gli stessi commercianti oggi chiedono di spostare alla Prandina i posti di piazza Insurrezione vuol dire che la mentalità è già cambiata».

Cosa non è cambiato allora?

«Alcune rigidità. Alla prima riunione di Agenda 21 sono state espresse posizioni estremiste con toni perentori e veti che per me sono inaccettabili. Agenda 21 può funzionare se tutti siamo d'accordo sulla possibilità di contemperare diverse funzioni nello spazio dell'ex caserma».

Lei pensa sia possibile ricomporre idee così antitetiche?

«Non mi piace chi dice solo parco o solo parcheggio. La città è complessa e la maturazione di una soluzione per comporre gli opposti interessi è una grande sfida. Ma è veramente contraddittorio pensare di fermare tutte le auto nei park scambiatori esterni: non può esistere nella pratica perché in una città serve anche la funzionalità».

Lei che indicazioni darebbe su quell'ex caserma?

«Direi che Agenda21 debba trovare il migliore contemperamento dei diversi interessi. Io ne vedo almeno tre: preservare il più possibile l'aspetto storico dell'area, poi coordina-

re l'aspetto ambientale con il Parco delle Mura, anche ripensando via Orsini, e infine una funzione indispensabile di parcheggio. Così può diventare una discussione concreta. Altrimenti si rischia solo uno scontro tra fondamentalisti».

Non basterebbe potenziare il servizio pubblico verso il centro e lasciare le auto fuori?

«Bisogna pensare alle anche categorie più deboli e al "fuori orario", quando i bus non circolano. E poi a Verona nessuno si scandalizza che ci sia un park interrato vicino all'arena».

Ha cambiato idea sulle pedonalizzazioni?

«Tutt'altro. Ma le cose si fanno in una logica di inquadramento generale. Altrimenti i cittadini non le capiscono. Serve un piano strategico per agire a "francobolli". Mi spiego con un esempio: l'arrivo dell'università all'ex caserma Piave come si concilia con la necessità di parcheggi per il Castello carraresi che diventerà un importante polo museale? Qualcuno ci ha pensato? Vale per la Piave, vale per la Prandina, vale per piazzale Boschetti. Bisogna che ci sia un equilibrio delle funzioni in città. Oggi ancora non si vede».

Claudio Malfitano

BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 23686 - Diffusione: 19162 - Lettori: 177000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it



Nella foto grande a destra il parcheggio provvisorio realizzato a dicembre alla Prandina. Nelle foto piccole in alto il Liston pedonale negli anni '80, al centro un primo "pollicino" e in basso l'allora sindaco Paolo Giaretta in bici tra Sergio Verrecchia e Mario Liccardo, qui sotto in una foto recente

«Chiudono i negozi, ci servono parcheggi»

Lo sfogo dei commercianti del centro, Poli: «In via Barbarigo serrande abbassate in 13 spazi commerciali su 32»

«Solo in via Barbarigo sono chiusi 13 negozi su 32. E lo stesso accade in via Santa Lucia o in via Cesare Battisti. Il centro sta morendo e chiudere i negozi porta solo delinquenza e spaccio». È lo sfogo amaro di Massimo Poli, il titolare di «Antica Salumeria Barbarico». Lo stesso che giovedì scorso ha fatto all'assessore al commercio Antonio Bressa in un incontro a Palazzo Moroni per fare il punto delle attività commerciali nel centro storico: «Ho trovato una persona disponibile e preparata. Che ci ha promesso di dare un po' di visibilità alla nostra strada con i prossimi eventi cittadini – racconta ancora Poli – Purtroppo in giunta c'è una parte che sembra erigere un muro contro i commercianti, a partire dalla gestione della viabilità».

NEGOZI CHE CHIUDONO

La situazione rappresentata dai commercianti a Bressa è quasi drammatica: «A inizio 2018 hanno aperto due negozi in via Barbarigo. Ebbene, sono stati chiusi nel corso dell'anno scorso. Non durano – si sfoga Poli – Non c'è un flusso di persone che passa dalle nostre parti». La soluzione? La parola magica per molti negozianti è «accessibilità»: «I nostri clienti ci dicono che non vengono in centro perché non trovano da parcheggiare – prosegue Poli – La Prandina ci serve come il pane. È utile non solo per corso Milano ma anche per noi».

L'idea infatti è che il flusso di persone dall'ex caserma di via Orsini possa spostarsi anche verso sud per andare in Prato e utilizzare proprio via Barbarigo come «Listòn alternativo».

NODO ACCESSIBILITÀ

Sulla stessa posizione anche il presidente di Acc (Associazione commercianti del centro) Massimiliano Pellizzari, che prosegue il pressing per riaprire il parcheggio alla Prandina: «Il nodo è proprio la viabilità, inutile girarci intorno – chiarisce – Ci sono aperture che durano lo spazio di sei mesi, un *turn over* continuo. Significa che il sistema non è in equilibrio, perché le persone non riescono a trovare parcheggio».

Aperture e chiusure continue si ripetono anche in corso Milano, la strada che più potrebbe beneficiare del nuovo parcheggio. Sull'intera lunghezza di 700 metri della strada si affacciano 63 esercizi commerciali, di cui una decina tra bar e ristoranti. Tutti interessati a far sentire la loro voce nella discussione.

«Il nostro timore è che alla fine di tutta questo percorso di partecipazione ci venga dato il contentino di 150 posti – conclude Pellizzari – Sia chiaro: noi non ci staremo. Si rischia di affondare il centro cittadino. La nostra battaglia, che portiamo avanti da vent'anni, è per Padova». —

C.MAL.

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



Massimo Poli



IL PROGETTO TEDESCO DI RECUPERO

Ex Configliachi, ecco il piano alloggi per studenti e anziani

Previste 150 unità immobiliari tra stanze per universitari e miniappartamenti
Due anni di lavori per creare anche spazi comuni: mensa, palestra e biblioteca

Felice Paduano

Ben 150 unità immobiliari. Di cui 100 stanze per studenti universitari e 50 mini-appartamenti per anziani autosufficienti. In più una serie di spazi comuni, tra cui una mensa, una palestra e una biblioteca. Tempo dei lavori 24-mesi. Questo, in sintesi, il progetto presentato agli amministratori del Configliachi e al sindaco, Sergio Giordani, da Lagom Case, società iscritta alla Camera di Commercio di Padova collegata al Gruppo Pamina, una holding che opera in Germania da 40 anni rappresentata in Italia dal manager di origine siciliana Francesco Tropea, imprenditore che ha abitato anche in città. Un progetto che mira ad aprire anche a Padova un nuovo tipo di college rivolto a universitari e ad anziani.

IL PIANO

Una serie di isole abitative che si rifà, direttamente, a quello

che il Gruppo Pamina ha realizzato in Germania a Mannheim

e ad Heidelberg, città quest'ultima con una delle più antiche università della Germania. «Stiamo cercando di portare a Padova un nuova filosofia dell'abitare», sottolinea dalla Germania il manager Francesco Tropea, «Un nuovo modo di abitare che rappresenta il recupero dei rapporti umani tra le persone, favorendo la relazione, la collaborazione, l'assistenza reciproca, l'uso di spazi e servizi comuni, senza sacrificare il proprio spazio abitativo privato e la propria indipendenza. Per quanto riguarda il progetto concreto, c'impegniamo, come d'altronde impone la Sovrintendenza alle Belle Arti, a restaurare la facciata su via Guido Reni che sarà mantenuta a due piani, mentre il lato posteriore dell'istituto (costruito negli anni '30) continuerà a restare un polmone verde. Insomma anche a Padova continueremo ad applicare il nostro slogan scritto sul nostro sito Internet: persone, oltre le cose». Intanto sempre ieri è venuta fuori la persona che ha incontrato per primo Francesco Tropea e lo ha presentato al sindaco Sergio Giordani

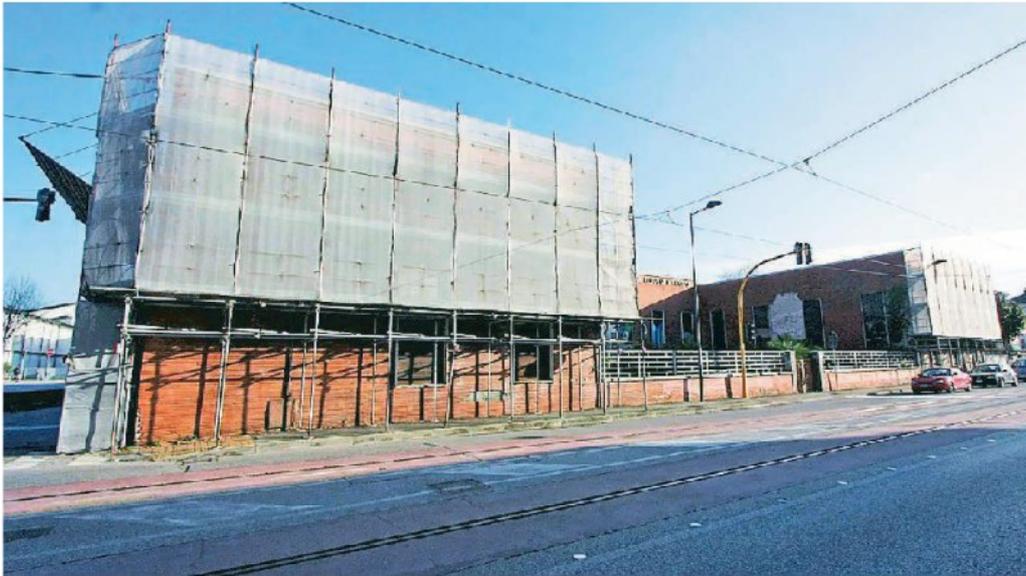
in un incontro in cui erano presenti anche Arturo Lorenzoni, Roberto Tosetto ed il capo-area Franco Fabris.

IL QUARTIERE ARCELLA

«Ho portato in Comune volentieri il manager italo-tedesco perchè il progetto mi sembra molto bello e qualificato» osserva Simone Pillitteri, consigliere delegato all'Arcella, «Spero che Lagom Case trovi un accordo con il Configliachi anche sul piano economico. D'altronde il recupero dell'edificio in via Reni 6 era già nel programma elettorale della Lista Giordani e del Pd». La notizia della fine del degrado dell'area Configliachi, che dura da 12 anni, è stata accolta con soddisfazione da residenti, negozianti ed esercenti della zona.

«Finalmente la bella notizia che aspettavo da anni» dice Luca Scandaletti, titolare di Le Sablon, «Con la riqualificazione del Configliachi sparisce uno dei grandi buchi neri della città e dell'Arcella in particolare. I miei clienti erano stanchi di alzare gli occhi e di osservare il degrado della facciata dell'istituto su via Reni». —





L'immobile che ospitava il Configliachi affacciato in via Reni è da anni puntellato per evitare crolli

IL PROGETTO

Gruppo di esperti per aiutare i Comuni a spendere i fondi dei lavori pubblici

Gli enti locali dispongono complessivamente di 900 milioni
L'obiettivo è sbloccare nel 2019 quante più opere possibili

UDINE. Sbloccare le risorse finanziarie già stanziare agli enti locali per realizzare le opere pubbliche nel territorio regionale: si occuperà di questo la task force, formata da dipendenti pubblici del Comparto unico regionale e liberi professionisti, che supporterà gli enti per accelerare e attuare le procedure d'appalto di lavori pubblici in modo da dare avvio alla realizzazione di opere e quindi promuovere economia e occupazione.

E quanto ha disposto ieri la giunta regionale su proposta dell'assessore alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti. Complessivamente per investimenti in lavori pubblici le risorse disponibili sul bilancio regionale sono pari a 900 milioni, di cui 525 a favore degli enti locali (esattamente sono 111 milioni e 400 mila euro), del sistema casa (55 milioni e 400 mila) e della viabilità locale delle ex Province (oltre 50 milioni): consentire una cospicua attività progettuale nel corso del 2019 è la priorità per poter dare avvio alla spesa.

A questo scopo, ha comunicato alla giunta Pizzimen-

ti, occorre predisporre con urgenza misure per l'affidamento di incarichi di progettazione anche a professionisti esterni, con il coinvolgimento degli Stati generali delle costruzioni, degli enti locali e di tutti i soggetti portatori di interessi. «Ho incontrato recentemente i rappresentanti degli Stati Generali delle costruzioni - ha fatto sapere Pizzimenti - per condividere i criteri per l'iscrizione nell'elenco regionale di candidati idonei a comporre le unità specializzate e quindi all'incarico di Responsabile unico del procedimento (Rup) e per stabilire la remunerazione in linea con i parametri generali professionali».

Per dare operatività all'elenco, dopo la riunione e con la collaborazione degli ordini professionali degli architetti, degli ingegneri e dei collegi dei geometri e dei geometri laureati, dei periti industriali e dei periti industriali laureati, sarà definito un regolamento. Tra i requisiti di particolare rilevanza che verranno richiesti ci sarà quello di aver svolto, nei dieci anni antecedenti alla data di presentazione della domanda di iscrizione

all'elenco, attività o supporto al Rup di progettazione, direzione lavori e coordinamento per la sicurezza, e di collaudo tecnico-amministrativo nel settore degli appalti pubblici. Sarà richiesta anche la partecipazione a corsi specifici di formazione in materia di procedimento amministrativo, per almeno 20 ore, con verifica finale di apprendimento.

Inoltre sarà posta attenzione a favorire l'inclusione e l'ingresso dei giovani professionisti nel mercato del lavoro pubblico del territorio regionale, con particolare riguardo al settore dei lavori pubblici. «L'entrata in vigore, in tempi rapidi, del nuovo regolamento per la ripartizione degli incentivi per funzioni tecniche, ampiamente condiviso con le direzioni regionali interessate e con il parere favorevole espresso all'unanimità dal Cal faciliterà la disponibilità del personale in servizio ad assumere incarichi nei procedimenti di realizzazione di opere pubbliche», assicura l'assessore regionale Pizzimenti. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





GRAZIANO PIZZIMANTI
ASSESSORE REGIONALE
A INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

La Regione punta a sbloccare 900 milioni di opere pubbliche

GEMONA

C'è l'accordo sulle Manifatture subito gli interventi di rilancio

La gestione del centro passa a una società del gruppo Intesa San Paolo
Parte la ricerca di nuove attività commerciali da collocare negli spazi disponibili

Piero Cargnelutti

GEMONA. Avanti con il rilancio del centro commerciale Le Manifatture. È stato firmato giovedì l'accordo che ha sancito il passaggio della gestione del centro commerciale "Le Manifatture" di Gemona dalla società Gm Srl, dichiarata fallita dal Tribunale di Udine a dicembre, a una società del gruppo Intesa San Paolo. Un passaggio fondamentale per il rilancio della struttura, che ospita ancora una serie di punti commerciali aperti: di fatto, potendo ora gestire autonomamente, Intesa San Paolo potrà affidare il centro a una società specializzata che opererà per trovare attività commerciali che andranno a occupare i locali rimasti vuoti. «Il passaggio al gruppo Intesa San Paolo, proprietario dell'immobile principale – spiega il curatore Gian Luigi Romanin – costituisce una tappa fondamentale poiché rappresenta l'unica modalità per

rilanciare il centro, visto che la procedura fallimentare ha finalità liquidatorie ed è vincolata a dei termini strettissimi che avrebbero costretto il curatore a recedere dai contratti di affitto e pertanto a far cessare le attività commerciali aperte. Con questa operazione il Gruppo Intesa, attraverso un gestore specializzato, può avviare un processo di ricollocamento di nuove attività commerciali negli spazi disponibili, condizione essenziale per garantire un futuro a quella struttura».

Il passaggio di consegne diventa dunque fondamentale per il futuro mantenimento del centro commerciale: quando la società Gm Srl, che era proprietaria dell'intero immobile di via Burgi, è stata dichiarata fallita a dicembre con essa hanno chiuso anche tre negozi di abbigliamento, uno di elettrodomestici e il bar con la pizzeria che facevano riferimento alla società stessa ma all'interno sono rimasti operativi ben tredici negozi tra cui il

supermercato di Alleanza 3.0 (ex Coop Consumatori Nordest), e altri relativi alla vendita di abbigliamento e servizi. Ora vi è la volontà, nell'interesse dello stesso gruppo Intesa San Paolo, di riempire con nuove attività quei locali rimasti vuoti per permettere la continuazione del centro commerciale: «Sono state settimane intense – dice il sindaco Roberto Revelant – con interlocuzioni frequentissime che hanno permesso di addivenire a una soluzione che garantisca la continuità e una prospettiva al centro commerciale "Le Manifatture". Non posso che ringraziare il curatore Romanin e il Tribunale di Udine per il risultato ottenuto perseguendo con la massima professionalità una strada che due mesi fa non era scontata, ove l'amministrazione comunale è sempre stata vigile e propositiva alla ricerca della migliore soluzione per le attività e i lavoratori. La conclusione dell'iter ci fa ben sperare per un rilancio del centro». —

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI





Il centro commerciale Le manifatture all'interno del quale alcune attività sono state chiuse

PER IL COMPLETAMENTO DEL MOSE

Consorzio Venezia Nuova sempre più lavori "esterni"

Preoccupata lettera delle Rsu dell'azienda ai due commissari Ossola e Fiengo «Ricadute sull'occupazione e non si parla più del ruolo sulle manutenzioni»

Soppresso l'Ufficio Avviamento alle opere mobili che serviva per il dopo

Lavorazioni legate al Mose sempre più "appaltate" all'esterno e concrete preoccupazioni che il Consorzio Venezia Nuova, una volta conclusa l'opera e iniziata la fase della manutenzione, venga di fatto smantellato con tutti i suoi dipendenti. È quanto teme la Rappresentanza sindacale unitaria dell'azienda, che a questo proposito ha scritto in questi giorni una lettera ai due commissari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, e al provveditore interregionale alle opere pubbliche Roberto Linetti, per esternare le proprie preoccupazioni, per nulla rassicurati dagli incontri con la Direzione e i consulenti del Consorzio nei giorni precedenti.

La Rsu conferma «la denunciata progressiva esternalizzazione di compiti e servizi, accompagnata dalla situazione paradossale per cui i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova devono trasmettere ai consulenti dati e conoscenze in loro possesso affinché l'assetto delle attività di consulenza sia reso possibi-

le».

E precisa ancora. «In particolare, preoccupati per le prevedibili ricadute occupazionali a medio termine evidenziamo e riteniamo non sia accettabile che i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova debbano occuparsi solo dei lavori di completamento, ovvero del coordinamento delle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori assegnate alle cosiddette "piccole imprese". E che il Consorzio Venezia Nuova intenda rinunciare alla sua centralità e al suo ruolo trainante già dall'attuale fase di completamento e di avviamento triennale delle opere mobili come testimonia la soppressione dell'Ufficio Avviamento alle opere mobili, col conseguente distacco dei lavoratori qualificati, impiantisti, che erano stati recentemente assunti in virtù delle loro peculiari professionalità e che ora andranno a svolgere i medesimi compiti in altra società». Si tratta in particolare della Comar, una delle società - come Thetis - controllate dal Consorzio Venezia Nuova, con sede all'Arsenale. L'impressione di sindacati e dipendenti del Consorzio, insomma, è che si vada verso una progressiva e

silenziosa smobilitazione della società, in vista della fine dei lavori e del passaggio alla manutenzione, che non si sa ancora a quale soggetto sarà affidata e come sarà finanziata.

«Continua a rimanerci oscura», conclude infatti la lettera delle Rsu a Fiengo e Ossola, «la strategia che gli amministratori straordinari intendono perseguire. Tuttavia, una prima lettura dell'organigramma conferma l'attribuzione di posizioni di responsabilità e funzioni gerarchiche a consulenti esterni, nonché una commistione tra le diverse realtà aziendali operanti in Arsenale.

Al riguardo, la Rsu ritiene deprecabile che l'organigramma non le sia stato "anticipato per opportuna informativa", contrariamente a quanto riportato falsamente nel relativo ordine di servizio, e il perdurare dell'assenza di informazione in merito alle determinazioni dell'Azienda che riguardano i lavoratori (assunzioni, cambi di livello, distacchi). Una situazione di crescente incertezza in un momento particolarmente delicato nella vita tormentata del Mose. —

Enrico Tantucci

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





La sede del Consorzio Venezia Nuova, all'Arsenale

LUNEDÌ PRESIDIO A FUSINA

Crisi Coge Mantovani 85 lavoratori da 3 mesi sono senza stipendio

Sono di nuovo scesi in strada gli 85 lavoratori rimasti nella CoGe Mantovani di Padova. Uno sciopero di 4 ore a cui ne seguirà un altro, con presidio davanti al terminal passeggeri di Fusina lunedì mattina, per chiedere il pagamento della tredicesima e delle mensilità di dicembre e gennaio non ancora saldate dalla newco Coge. È questa la società protagonista all'inizio di agosto 2018 di un affitto di ramo d'azienda, pronto a trasformarsi in una proposta d'acquisto già lunedì prossimo. «Nel dicembre scorso e poi a gennaio ci siamo trovati costretti a scendere in strada», hanno detto i rappresentanti sindacali di Fillea Cgil Dario Verdichio, della Feneal Uil area vasta Veneto Gino Gregnani e della Filca Cisl di Padova e Rovigo Giorgio Roman.

«Da agosto ad oggi già 31 dipendenti hanno dato le dimissioni mentre il pagamento degli stipendi prosegue solo grazie alle pressioni ed agli scioperi. A dicembre mancavano gli stipendi di novembre e la tredicesima, oggi mancano quelli di dicembre e di gennaio oltre alla tredicesima. Una situazione intollerabile perché reiterata e perché si accompagna ad una serie di incertezze a tutti i livelli che non sono certo rassicuranti per il futuro dell'azienda». Secondo i sindacati infatti, in Coge Mantovani, società guidata da Maria Manuela Ferrari, rimarrebbero ad oggi solo 3 commesse realmente operative in capo a Coge Mantovani: l'ospedale dell'Angelo di Mestre, quello di Trento e il terminal passeggeri di Fusina a Venezia.

«Le commesse per il Mo-

se sono andate perse», hanno chiarito i tre sindacalisti, «mentre di quelle internazionali per il raddoppio del porto di Costanza in Romania, di Expo Dubai, dell'Irlanda ecc. non c'è traccia. Il piano industriale presentato dalla società ci è stato chiesto indietro alla fine dell'incontro dell'agosto scorso. Una cosa che si vede di rado anche nelle situazioni più tese. Le continue rassicurazioni della proprietà non servono a pagare gli stipendi arretrati dei dipendenti complessivamente ora oltre quota 750 mila euro e non capiamo perché si riescano a trovare i soldi per acquistare il ramo d'azienda dal concordato Mantovani, ma non quelli per pagare chi lavora».

Da parte sua l'azienda fa sapere di essere in attesa del saldo delle fatture per le attività svolte nei tre cantieri di Mestre, Trento e Fusina (la cifra si aggirerebbe intorno ai 3 milioni di euro) e che sarebbe pronta a saldare quanto dovuto in due tranche tra il 10 e il 20 marzo. Anche in merito all'operazione di acquisto del ramo d'azienda operativo di Mantovani, la famiglia Ferrari, titolare del 100% delle quote di Coge, rende nota l'intenzione di formalizzare già lunedì una proposta d'acquisto, anticipando di 4 anni il programma previsto. Nel caso di accettazione la famiglia Ferrari, si impegna a procedere con una ricapitalizzazione propeudica al rilancio effettivo della società. Nel frattempo sono state aperte oggi le buste relative alla gare per l'acquisto di Fip Industriale (circa 96 dipendenti) ramo operativo della vecchia Fip, oggi divisa tra Fip industriale e Fip Mec. —



MUSSETTA

A maggio i cantieri del “Residence 3.4”

MUSSETTA. Si chiama “Residence 3.4” e sarà il complesso immobiliare che chiude l’operazione in via Dobbiaco a Mussetta. È l’ultimo lotto a completamento della via della frazione che sta rinascendo con vari interventi moderni per riqualificare la zona più popolosa della città.

Un complesso di 10 appartamenti, di cui 3 con ingresso autonomo e giardino privato. I costruttori hanno impiegato tecnologie e impianti di ultima generazione, come fotovoltaico, pompa di calore, riscaldamento a pavimento e

parte del complesso sorge di fronte a un parco pubblico. L’inizio lavori sarà entro maggio 2019 a opera della società costruttrice “Costruzioni Pasquali srl” di San Donà. L’investimento complessivo si aggira attorno 1,5 milioni di euro e la vendita è affidata all’Agenzia immobiliare De Piccoli. Mussetta si distingue dal centro città per questo sviluppo più basso ed esteso rispetto ai nuovi palazzi di una decina di piani che invece si stanno affermando nell’area del centro cittadino. —

G.Ca.



JESOLO

Torre Aquileia, aste ferme Ora si vendono le singole case

Dopo quattro bandi andati deserti lo studio Crisanti procederà "a offerta" Restano ancora 43 appartamenti, 6 negozi e i garages. Ma i prezzi non calano

Giovanni Cagnassi

JESOLO. Torre Aquileia, vendite sempre a rilento. Dopo quattro aste andate deserte, il liquidatore giudiziale, il noto commercialista Marco Crisanti di Treviso, procede ora con la vendita su offerta. Una procedura molto più agile e veloce che sostanzialmente consente di vendere singolarmente le varie unità dopo il concordato preventivo e sulla base di accordi con i compratori. Ma i prezzi per ora non calano.

I potenziali compratori al momento non compiono il passo decisivo proprio in attesa che i prezzi scendano. Ma ciò non accadrà, almeno nel breve periodo, perché non si tratta di un vero e proprio fallimento. In vendita ci sono ancora 43 appartamenti: ne sono stati venduti solo 5, poi ci sono 6 negozi e i garage.

I prezzi oscillano dai 50 mila ai 450 mila euro in questo concordato che ha interessato la Csi (Compagnia Sviluppo Immobiliare) del gruppo Boldrin, storica costruttrice di questa torre avveniristica che giganteggia su piazza Mazzini, opera dell'architetto spagnolo Carlos Ferrater che mise il suo sigillo anche sulla riqualificazione di piazza Mazzini.

Fino a che la società costruttrice non farà istanza di fallimento, questa è la situazione ancora ingessata per il gratta-

cielo di 21 piani che doveva rappresentare il futuro urbanistico di Jesolo. I lavori sono terminati nel maggio 2008, ma la crisi finanziaria ha dato il colpo di grazia.

E le "torri" a Jesolo, non solo la Aquileia, hanno subito una pesante battuta d'arresto nelle vendite, manifestando così tutta la debolezza di questa tipologia di costruzione. Belle da vedere, da ritrarre nei libri di architettura. Ma difficili da vendere, salvo gli attici e qualche appartamento acquistato da milionari del posto o imprenditori stranieri di larghe vedute.

Anche il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, aveva evidenziato come le costruzioni in altezza abbiano incontrato grandi difficoltà nella vendita, prediligendo il mercato costruzioni più basse, con giardini e piscine, non necessariamente vicine al mare.

Ville e villette piuttosto che i grattacieli di una Miami dell'Adriatico non ancora del tutto sbocciata come nelle previsioni del piano regolatore, frutto del master plan di Kenzo Tange. Allora è iniziato il dibattito sulla necessità di riconvertire le vendite dei grattacieli, magari facendoli diventare residenze che affittano gli appartamenti a una clientela selezionata soprattutto straniera che ama trascorrere la vacanza jesolana, vivendola dall'alto. —



La Torre Aquileia svetta con i suoi 21 piani su piazza Mazzini

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

**Torre Aquileia, aste ferme
Ora si vendono le singole case**

ISCRIZIONI APERTE
AMBITO SAN DONNÀ DI PIAVE VI
SUL SELEZIONAR PER RISTORANTE
CODICE MECCANOGRAFICO VEICOLI

PERCORSO DI STUDIO E FORMAZIONE PROFESSIONALE (SUL VIGILANTE)
CORSO DI FORMAZIONE PROFESSIONALE (SUL VIGILANTE)
CORSO DI FORMAZIONE PROFESSIONALE (SUL VIGILANTE)
CORSO DI FORMAZIONE PROFESSIONALE (SUL VIGILANTE)

AUTOVIE, UN CORRIDOIO VERDE LUNGO LA TERZA CORSIA A4

APAG.5

L'AUTOSTRADA A4

Un "corridoio" verde lungo la terza corsia A4 Da Autovie 20 milioni

Venezia-Trieste, le opere per la mitigazione ambientale: piantumazione di alberi e anche sottopassi per gli animali

VENEZIA. Un «corridoio» verde di 146 ettari, grande quanto circa, per fare un esempio, 200 campi da calcio. La costruzione della terza corsia Venezia-Trieste dell'A4 viaggia parallelamente agli interventi a difesa dell'ambiente. Per l'infrastruttura ecologica Autovie Venete ha investito quasi 20 milioni. Verranno piantati lungo l'intera tratta interessata dall'allargamento della carreggiata quasi 100 mila alberi.

Dunque, non solo bitume, calcestruzzo e acciaio ma infrastrutture dotate di tutti i servizi indispensabili a renderle ecosostenibili. Arbusti, alberi, boschetti, piante lacustri e siepi sono utili anche per mascherare l'opera, ridurre l'inquinamento e assorbire il rumore, inoltre, sottolineano ad Autovie, fungono da cortina antiabbagliante, svolgono un'azione antierosiva e un effetto frangivento, migliorano la qualità dell'aria.

La terza corsia è un modello in tal senso. Sono state scelte le specie più adatte a inserirsi nel contesto, con particolare riguardo a quelle in cui vi è la presenza di grandi corsi d'acqua, canali artificiali, aree go-

lenali, zone sottoposte a vincolo paesaggistico e siti di interesse comunitario. Grande attenzione è stata data anche agli esemplari di pregio da tutelare che sono stati in un primo tempo identificati e schedati, dopo una precisa attività di monitoraggio, e poi trapiantati e ricollocati in nuove aree, vicini al sito dove sono stati espianati per consentire la costruzione della nuova carreggiata.

Un progetto nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella delibera del Cipe sul progetto preliminare dell'opera. Nel primo lotto della terza corsia (Quarto d'Altino - San Donà) sono stati realizzati due sottopassi per la fauna di piccola e media taglia e messe a dimora più di 80 mila piante e predisposte 31 aree bacini per il trattamento dell'acqua di piattaforma, con un investimento, per 42 ettari di piantumazione, di 2,7 milioni. Nel secondo lotto (San Donà - svincolo di Alvisopoli) attenzione sarà posta alla scelta di piante per i grandi corsi d'acqua (Livenza e Reghena) e grandi canali artificiali (Grassano e Bidoggia): 35 ettari destinati alla piantumazione e

un investimento di quasi 7 milioni. Nel terzo lotto misure di mitigazione particolari, anche nelle aree sensibili come nella zona del Biotopo «Paludi di Franghis», nel sito di interesse comunitario Paludi di Porpetto, e nelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico all'interno dell'alveo del Tagliamento. Lungo tutto il terzo lotto saranno messi a dimora alberi, boschi idrofili e fasce arboree per una superficie media di 10 metri quadrati di verde per ogni singolo metro lineare di autostrada per complessivi 26 ettari, con un investimento di 2,9 milioni. Infine per il primo subplotto del quarto lotto (Gonars - Nodo di Palmanova) le aree destinate al verde copriranno una superficie di 10 ettari. L'importo dedicato alle opere a verde per il IV lotto sarà di 4,3 milioni. La concessionaria ogni anno spende 2 milioni di euro per la manutenzione del verde. —



IL CANTIERE AUTOSTRADALE

Nella terza corsia della A4 quasi 20 milioni per il verde

Un "corridoio" esteso su 146 ettari nel progetto redatto dalla Concessionaria secondo le prescrizioni deliberate dal Cipe. Piantati poco meno di 100 mila alberi

Modello operativo sperimentato con il raccordo Villesse-Gorizia

TRIESTE. Un investimento di quasi venti milioni di euro per gli interventi in materia di ambiente, attuati di pari passo al procedere del cantiere della terza corsia della A4 secondo una modalità operativa per la quale a fare da apripista è stato il raccordo autostradale Villesse-Gorizia. L'investimento in questione è quello attuato da Autovie Venete con l'obiettivo di creare un "corridoio" verde di 146 ettari - l'estensione pari a quella di 200 campi di calcio - in un progetto che alla fine vedrà piantati lungo l'intera tratta interessata dall'ampliamento della carreggiata poco meno di centomila alberi.

Il progetto del verde - che segue per altro le prescrizioni contenute nella delibera del Cipe sul preliminare dell'intera opera - serve anche per mascherare l'impatto visivo dell'opera, ridurre l'inquinamento e contribuire ad assorbire il rumore dei mezzi, ma anche - sotto linea la concessionaria - a creare un ambiente favorevole per la fauna. Fra gli interventi figurano la ricostituzione delle aree di alberi

eliminate a causa del cantiere, ma anche l'espianto e il trapianto in aree adatte e vicine di esemplari di pregio particolare, che si è dovuto appunto spostare per fare posto ai lavori.

L'esperienza pilota è stata come detto quella attuata lungo il raccordo Villesse-Gorizia, con un primo investimento da circa due milioni e mezzo di euro per un totale di 33 ettari di forestazione e - fra l'altro - due sottopassi dedicati alla fauna di piccolo e media taglia fra gli svincoli di Villesse e Gradisca.

È stata di 2,7 milioni di euro invece la spesa effettuata per 42 ettari complessivi di piantumazione nell'ambito del primo lotto della terza corsia, quello fra Quarto d'Altino e San Donà: qui sono state messe a dimora oltre 80 mila piante e predisposte una trentina di aree-bacini per l'acqua di piattaforma.

Nel secondo lotto - quello fra San Donà e lo svincolo di Alvisopoli - le aree destinate alla piantumazione ammontano a più di 35 ettari per una spesa prevista di quasi 7 milioni di eu-

ro.

Per quanto riguarda il terzo lotto - informa ancora Autovie - saranno messe a dimora complessivamente alberi, boschi e fasce verdi per una superficie media di 10 metri quadrati di verde circa per ogni singolo metro lineare di autostrada, pari a un totale di 26 ettari, con un investimento previsto in circa 2,9 milioni di euro circa.

Infine, la realizzazione delle opere ambientali relative all'intero quarto lotto richiederà un esborso di circa 4,3 milioni di euro, laddove per il primo subplotto - quello fra Gonars e il nodo di Palmanova - le aree destinate a verde sono destinate a coprire una superficie di quasi dieci ettari.

Fin qui l'investimento collegato al cantiere. Al di fuori dell'opera, invece, la manutenzione del verde - precisa la concessionaria - richiede ogni anno quasi due milioni di euro. Il costo dei soli sfalci è di 780 mila euro, mentre per le potature, abbattimenti e altri interventi vengono destinati circa 700 mila euro all'anno. —





Una delle nuove aree verdi lungo la autostrada A4

SUSEGANA

«Il mattone non conviene più» variante verde, boom in collina

Decine di richieste negli ultimi due anni: i residenti preferiscono abbattere l'Imu. Poche chances per i "furbetti": «Nuovi vigneti al posto delle case? Non si può»

SUSEGANA. Anche quest'anno il Comune di Susegana dà la possibilità ai cittadini che sono proprietari di aree edificabili di chiedere la loro riclassificazione in aree non edificabili, secondo le disposizioni regionali riguardanti le "varianti verdi" per la riclassificazione di aree edificabili. «Le domande presentate nel 2018 sono al vaglio in questo periodo e sono circa una decina», informa l'assessore ai lavori pubblici, Enrico Maretto, «mentre le domande di quest'anno saranno raccolte e visionate entro un anno».

CAMBIANO I TEMPI

Si preannuncia una notevole quantità di richieste, perché i tempi cambiano e così anche le esigenze delle famiglie. In passato, col boom edilizio, le aree edificabili erano più appetibili, adesso le persone preferiscono rinunciare ad un incremento di valore dei loro terreni pur di pagare meno imposte. Conferma l'assessore Maretto: «Sì, le esigenze familiari e sociali dei giorni nostri sono molto di-

verse da quelle del passato, quando invece era il contrario e si cercava di rendere edificabili i lotti che non lo erano». Così facendo le aree edificabili, che ora sono soggette all'imposta Imu, se rese inedificabili, faranno risparmiare ai proprietari.

PIÙ AREE VERDI

Un altro aspetto positivo è che si evita lo sperpero di suolo verde. Poche chances però per chi pensa di sostituire il progetto di un edificio con quello di un maxivigneto. «Però bisogna notare che tale cambio, questa riclassificazione, non rende un lotto automaticamente agricolo e quindi con la facoltà di piantare ad esempio un vitigno; tale possibilità è prevista solo per terreni situati in zone agricole» puntualizza Enrico Maretto.

PROSECCO? NON SI PUÒ

Insomma, se qualcuno pensa di sfruttare la riclassificazione per sostituire il progetto di una casa con quello di un vigneto in collina, avrà vita

molto dura. Anche perché la sensibilità su questo tema è notevolmente aumentata negli ultimi anni, e già in passato a Susegana si era levato un comitato contro il progetto di un grande vigneto poco distante dalla Pontebbana.

IL BANDO

La pubblicazione dell'avviso, avvenuta il 31 gennaio scorso, prevede che il termine di presentazione delle domande sia di 60 giorni dalla pubblicazione stessa. Insomma, le richieste di riclassificazione per il 2019 possono essere presentate fino alla fine del mese di marzo.

Le richieste avanzate dagli aventi titolo, vanno ritirate e successivamente consegnate al Comune di Susegana o in alternativa si possono, spedire a mezzo posta elettronica certificata (Pec) al seguente indirizzo: protocollo@pec.comune.susegana.tv.it. Alla fine, negli ultimi due anni, tali richieste saranno presumibilmente alcune decine. —

Lucia Collotto

BY-NC-ND AL CUI DIRITTI RISERVATI





Una veduta di Susegana, in primo piano il Castello di San Salvatore