

Rassegna del 03/02/2020

ANCE VENETO

03/02/2020	Gazzettino Rovigo	3 "Bonus" di tre milioni ai Comuni - Fondi per 3 milioni destinati a sicurezza e risparmio energetico	Campi Francesco	1
01/02/2020	Giornale di Vicenza	11 Piccoli cantieri, ci sono 7,6 milioni «I Comuni accelerino le opere»	...	4

ASSOCIAZIONI ANCE

01/02/2020	Gazzettino Friuli	6 «Contrasteremo dumping contrattuale»	...	5
01/02/2020	Gazzettino Venezia	9 Accademia, il ponte si fa il "tagliando" coi soldi Luxottica	Brunetti Roberta	6
02/02/2020	Gazzettino Venezia	7 Gli ingegneri e la sfida del Mose	...	8
01/02/2020	Messaggero Veneto	18 Angela Martina ai vertici di Ance Udine	...	9
01/02/2020	Messaggero Veneto	18 In breve - Angela Martina ai vertici di Ance Udine	...	10
03/02/2020	Nuova Venezia	15 Acqua alta e Mose confronto tra esperti	...	11

SCENARIO

02/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1 L'acqua grande e il futuro del porto Venezia tra turismo e mercati mondiali - Il porto tra mercati e turismo	Costa Paolo	12
01/02/2020	Corriere delle Alpi	19 Vertice a Milano sulle Olimpiadi Zaia: «Ci serve il commissario» - Un commissario per le opere olimpiche	Dal Mas Francesco	13
01/02/2020	Corriere delle Alpi	19 Anas potenzia il suo impegno per completare il piano strade	F. D. M.	15
03/02/2020	Gazzettino Belluno	6 Oggi aprono due cantieri: veicoli devianti - Nuova rotatoria, via ai lavori: rischio code lungo la statale	Santin Giovanni	16
01/02/2020	Gazzettino Padova	10 Padova-Cina, a rischio 189 milioni - Aziende padovane: nel 2018 in Cina esportazioni per 189 milioni di euro	F.Capp.	18
01/02/2020	Gazzettino Rovigo	7 "Consumo zero" di suolo affidato al Piano degli Interventi	R.Mer.	20
01/02/2020	Gazzettino Treviso	9 Terraglio Est «Il progetto entro marzo» - Terraglio Est: «A marzo il progetto»	Calia Paolo	21
01/02/2020	Gazzettino Venezia	9 Sarà pronto per Carnevale il ponte del Monastero	Borzomi Tomaso	23
01/02/2020	Gazzettino Venezia	21 Treviso-mare, presto l'appalto per la ciclabile	Furlan Emanuela	25
01/02/2020	Gazzettino Venezia	19 Un mese di cantieri: si "sistema" la viabilità	Giantin Luisa	26
01/02/2020	Gazzettino Venezia	23 Terza corsia, nuove chiusure sulla A4	Corazza Marco	28
01/02/2020	Giornale di Vicenza	10 «Sisma ed eco bonus ti ridanno fino all'85% della spesa sostenuta»	...	29
01/02/2020	Giornale di Vicenza	38 «L'ospedale di Asiago sarà pronto ad aprile» - «Ospedale, inaugurazione ad aprile»	Rigoni Gerardo	30
02/02/2020	Giornale di Vicenza	16 Scuole sotto i ferri Spesi 2,6 milioni Ora è allerta tetti	Negrin Nicola	32
03/02/2020	Giorno - Carlino - Nazione	15 Intervista a Stefano Boeri - Boeri esporta le città verdi «Boschi urbani anti-smog»	Cini Letizia	34
02/02/2020	La vita del popolo	17 Autostrada, quanto costi!	Montagni Mariano	36
01/02/2020	Milano Finanza	60 I beni immobili delle imprese edilizie saranno soggetti a Imu	Trovato Sergio	38
01/02/2020	Nuova Venezia	18 Mose, si va a caccia dei soldi dalle banche Laguna "privatizzata" per pagare i mutui?	Vitucci Alberto	39
02/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19 L'edilizia prova a rialzare la testa Nel Veneto fatturati in progresso	dell'Olio Luigi	41
01/02/2020	Voce di Rovigo	4 "Ci costerà un paio di trimestri"	...	42
01/02/2020	Voce di Rovigo	7 La colata di cemento spacca la politica - In regalo una colata di cemento	...	43
01/02/2020	Voce di Rovigo	7 "Occasione per essere virtuosi"	...	45
01/02/2020	Voce di Rovigo	7 "Serve una scelta coraggiosa"	...	46
02/02/2020	Voce di Rovigo	5 "Ci sono già 2mila case vuote"	...	47

“Bonus” di tre milioni ai Comuni

►Fondi assegnati dallo Stato alle municipalità polesane per interventi di risparmio energetico e messa in sicurezza

►Quaranta enti locali su 50 riceveranno il contributo minimo di 50 mila euro a causa della scarsa popolazione

In arrivo finanziamenti per 3 milioni di euro ai Comuni polesani per interventi di efficientamento energetico e messa in sicurezza degli edifici. L'unico vincolo disposto dallo Stato, che eroga i fondi, è l'avvio dei cantieri di opere pubbliche entro il 15 settembre, pena la revoca e la riassegnazione del finanziamento stesso a un altro ente. La maggior parte degli enti locali polesani, una quarantina, riceverà la dotazione standard da 30 mila euro, in quanto i fondi sono proporzionati al numero di residenti. A fare la parte del leone è Rovigo, con 170mila euro.



Campi a pagina III EFFICIENZA Nuovi lampioni a led

Finanziamenti ai Comuni

Fondi per 3 milioni destinati a sicurezza e risparmio energetico

►Il contributo è proporzionato ai residenti: a Rovigo 170mila euro

►Obbligo di far partire i cantieri entro il 15 settembre, pena la revoca

LA MAGGIOR PARTE DEGLI ENTI LOCALI DEL POLESINE RICEVERÀ UN SOSTEGNO DA 50MILA EURO

AI “PICCOLISSIMI” CON MENO DI MILLE ABITANTI ANDRÀ UN CONTRIBUTO UNIFICATO DA 11MILA EURO

RISPARMIO ENERGETICO

ROVIGO Soldi a pioggia per efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile anche in Polesine. Che sconta, però, la

scarsa popolazione. La misura del contributo, infatti, è in proporzione alla popolazione: per ben 40 Comuni su 50, infatti, scatta solo il finanziamento minimo di 50mila euro previsto per gli enti fino a 5mila abitanti. Per

quattro, invece, quello da 70mila, per cinque da 90mila, mentre solo Rovigo raggiunge i 170mila euro. In tutto sono poco meno di tre milioni che arrivano in tutta la Provincia dei 500 stanziati per tutta Italia.

POPOLAZIONE SCARSA

Il contributo, assegnato per il periodo 2020-2024, dovrà essere impiegato per finanziare uno o più interventi, a condizione che l'opera non sia integralmente finanziata da altri soggetti e che l'intervento sia aggiuntivo rispetto alla programmazione triennale dell'ente. Analogamente a quanto era previsto lo scorso anno, è previsto un termine per l'inizio dei lavori, il 15 settembre 2020, decorso il quale, in caso di mancato avvio o di parziale utilizzo, i contributi non impegnati verranno revocati e riassegnati.

LAVORI PUBBLICI

Fra gli interventi che potranno essere finanziati, si spiega, quelli volti all'efficientamento dell'illuminazione pubblica, al risparmio energetico degli edifici di proprietà pubblica e di edilizia residenziale pubblica, nonché all'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, quelli legati alla mobilità sostenibile, nonché interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

I BENEFICIARI

In arrivo quindi 50mila euro per : Ariano, Arquà, Bagnolo di Po, Bergantino, Bosaro, Calto, Canaro, Canda, Castelguglielmo, Castelmassa, Castelnovo Bariano, Ceneselli, Ceregnano, Corbola, Costa, Crespino, Ficarolo, Fiesso Umbertino, Frassinelle, Fratta, Gaiba, Gavello, Giacciano con Baruchella, Guarda, Loreo, Lusina, Melara, Papozze, Pettorazza, Pincara, Polesella, Pontecchio, Salaria, San Bellino, San Martino Di Venezze, Stienta, Trecenta, Villamarzana, Villanova Del Ghebbo,

Villanova Marchesana. Stanziati 70mila euro, invece, per Porto Tolle, Rosolina, Taglio di Po e Villadose. Il contributo di 90mila euro è appannaggio di Adria, Badia, Lendinara, Occhiobello e Porto Viro, mentre quello da 170mila euro di Rovigo. I contributi sono erogati per il 50 per cento previa verifica dell'avvenuto inizio dell'esecuzione dei lavori e per il restante 50 per cento dopo la trasmissione al ministero dell'Interno del certificato di collaudo o del certificato di regolare esecuzione rilasciato dal direttore dei lavori. In caso di mancato rispetto del termine di inizio dell'esecuzione dei lavori o di parziale utilizzo del contributo, il finanziamento è revocato, in tutto o in parte, con decreto del ministero dell'Interno.

ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI

L'Ance, l'associazione costruttori ha molto caldeggiato questo provvedimento e il presidente veneto [Paolo Ghiotti](#), come già l'anno scorso, sollecita i Comuni ad attivarsi velocemente per cogliere l'opportunità e rivolgersi all'Ance se servono chiarimenti e supporto. Se da una parte il Polesine è penalizzato dal fatto di avere piccoli Comuni, per quelli piccolissimi è in arrivo una "sorpresa". Un tesoretto da 22milioni di euro, che è stato suddiviso equamente per tutti quelli con popolazione inferiore a mille abitanti. Si tratta di un contributo di 11.597 euro che, in Polesine, va a beneficio di Calto, Canda, Gaiba e Villanova Marchesana. In questo caso il termine di avvio dell'esecuzione dei lavori per non vedersi revocato lo stanziamento è il 15 maggio.

Francesco Campi



PALAZZO NODARI In Comune a Rovigo arriveranno 170mila euro





MENO CONSUMI E PIÙ EFFICIENZA
Il presidente dell'Ance Ghiotti
e alcuni lampioni in centro

APPELLO DEI COSTRUTTORI DI CONFINDUSTRIA. La cifra per il Vicentino ha un termine: 15 settembre

Piccoli cantieri, ci sono 7,6 milioni «I Comuni accelerino le opere»

Schiavo: «Siamo pronti ad aiutarli per gestire rapidi l'iter fino ai lavori»

C'è una nuova tranche di risorse per il piano "Piccoli cantieri" dei Comuni italiani, avviato lo scorso anno e rifinanziato con la Legge di bilancio per il 2020: avranno a disposizione 500 milioni di euro l'anno fino al 2024 per realizzare interventi di efficientamento energetico degli edifici pubblici, di installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, di sviluppo territoriale sostenibile, di adeguamento e messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici, patrimonio comunale e abbattimento delle barriere architettoniche, appaltabili con procedure veloci. «La misura, fortemente voluta dall'Ance - sottolinea Confindustria - si è rivelata un valido strumento per accelerare gli investimenti: nel corso del 2018 la spesa dei Comuni per interventi utili ai cittadini è aumentata del 16%». I 114 Comuni del Vicentino quindi avranno a disposizione un contributo statale di 7,6 milioni, da destinare a interventi, non già integralmente finanziati e aggiuntivi rispetto alla programmazione triennale».

E il presidente della sezione Costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza, Luigi Schiavo, lancia l'appello ai Comuni perché si attivino velocemente per cogliere l'opportunità: «Siamo disponibili a fornire ai Comuni tutto il supporto necessario per usufruire delle risorse assegnate e dare risposte immediate alle esigenze del territorio e del settore». C'è infatti un termine entro cui dovranno essere avviati i lavori: il 15 settembre. In caso contrario i contributi verranno revocati

e riassegnati.

Per Schiavo «il piano "piccoli cantieri" è una misura che ha ottenuto risultati positivi e su cui il Governo ha deciso di scommettere. Per questo ci auguriamo che il meccanismo in futuro venga ulteriormente incrementato e potenziato così da poter intervenire in maniera più incisiva nella messa in sicurezza dei nostri territori e favorire la ripresa del settore, a beneficio delle imprese piccole e medie del nostro territorio. In un quadro normativo molto complicato, è fondamentale avere le competenze e l'esperienza necessarie per gestire con rapidità l'iter di un'opera pubblica anche di piccole dimensioni. Per questo motivo, da sempre, ci impegniamo per fornire anche ai Comuni e alle Pubbliche amministrazioni della nostra provincia informazioni e strumenti operativi, organizzando incontri di approfondimento, fornendo assistenza e formulando proposte in un'ottica di collaborazione e di dialogo tra imprese e Pa».

«Il corso di aggiornamento sul Codice dei Contratti pubblici organizzato nella nostra sede tra ottobre e dicembre 2019 ha visto la partecipazione, nei sei incontri programmati, di oltre 200 tra imprenditori, professionisti e, in larga parte, dipendenti di Comuni ed enti pubblici. Visto il successo di questa iniziativa - chiude Schiavo - è nostra intenzione riproporre anche nel 2020 una serie di incontri di approfondimento sul nuovo Regolamento del Codice dei contratti, la cui approvazione è attesa per la prima parte di quest'anno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ance Veneto

Anche il presidente di **Ance Veneto Paolo Ghiotti** sollecita i Comuni a attivarsi velocemente per cogliere l'opportunità della cifra messa a disposizione dallo Stato per i Comuni veneti: per quest'anno per i 563 Comuni della regione è disponibile in tutto un contributo statale di 38,43 milioni da destinare a interventi, non già integralmente finanziati e aggiuntivi rispetto alla programmazione triennale. Il Vicentino che come detto riceve 7,6 milioni che è la cifra più alta: 210 mila euro per il capoluogo Vicenza, poi 130 mila ciascuno ai centri maggiori Schio, Thiene, Valdagno, Montebelluna, Montebelluna Maggiore, Arzignano e Bassano. A seguire, dai 90 ai 50 mila euro per gli altri. Per il Bellunese ci sono 3,4 milioni; per Padova 7; per Rovigo 2,9; per Treviso 6,9; per Venezia 3,92 e per Verona infine 6,68 milioni.



Il presidente Luigi Schiavo



Ance**«Contrasteremo
dumping contrattuale»**

Angela Martina, socia dell'impresa Martina srl di Codroipo nonché presidente della Cassa Edile e del Cefs di Udine, è stata eletta all'unanimità presidente di Ance Udine. «Il mio mandato ha dichiarato - avrà le caratteristiche della continuità con quanto sin qui svolto e sulla massima collaborazione con le altre formazioni edili provinciali dell'Ance. L'esperienza acquisita mi permetterà di promuovere opportune iniziative per contrastare con incisività il dumping contrattuale»



Accademia, il ponte si fa il "tagliando" coi soldi Luxottica

► In corso manutenzione e restauri da 100mila euro, residuo del finanziamento del gruppo che ha finanziato il rifacimento

**SALMISTRARI:
«INTERVENTI
PERIODICI COME
DA ACCORDI»
E PER ORA IL COMUNE
RISPARMIA**

LAVORI PUBBLICI

VENEZIA Lavori in corso sul ponte dell'Accademia: si vernicia il corrimano in legno, si puliscono gli interstizi tra le tavole, si controlla la struttura metallica. A un anno e cinque mesi dall'inaugurazione del restauro completo del ponte, gli operai sono tornati al lavoro per la prima manutenzione dell'opera. Intervento necessario, che ora si dovrà ripetere periodicamente, circa ogni anno, per evitare che il ponte si ritrovi in quelle condizioni disastrose che imposero un restauro radicale, tra 2017 e 2018, costato oltre un milione di euro. «La manutenzione è fondamentale. Il ponte dell'Accademia è un caso eclatante, con la sua struttura in legno e metallo. Ma tutta la città ha bisogno di manutenzione continua. Ponti, calli, canali, come si sta vedendo in questi giorni di acque basse. Tutto ha bisogno di manutenzione», avverte Giovanni Salmistrari, presidente di Ance Venezia, che con la sua impresa partecipa all'Ati Pasqualucci Salmistrari che completò il restauro e che ora si sta occupando anche di questi lavo-

ri di manutenzione.

L'INTERVENTO

«Quando finirono i lavori, nell'agosto del 2018, al Comune consegnammo anche il cosiddetto fascicolo dell'opera con il piano delle manutenzioni da eseguire periodicamente» ricorda Salmistrari. Soldi da ricavare dal bilancio comunale. In realtà, per questo primo intervento, è stato utilizzato un residuo del finanziamento di Luxottica Group per il restauro del ponte. Circa 100mila euro che per metà vengono impiegati in attività di manutenzione vera e propria, per metà per interventi che completano il restauro.

Tra questi ultimi, il rifacimento di una porzione di pavimentazione ai piedi del ponte, lato Accademia. Era in porfido, sarà sostituita con lastre di trachite. Nonché il miglioramento anti-sismico della spalle in murature della struttura, con l'inserimento di apposite crociere.

Sul fronte della manutenzione più stretta, invece, l'attenzione è soprattutto per il legno. Oltre alla riverniciatura del corrimano, il più esposto all'acqua, in programma c'è anche la sostituzione di qualche tavolone che può essersi deteriorato. Fondamentale, poi, la pulizia degli interstizi tra una tavola e l'altra. «Sono spazi che servono per far scendere l'acqua ed evitare che il legno marcisca» spiega Salmistrari. Già ultimato il controllo della struttura metallica, con l'intervento di personale specializzato che si è calato con le funi, mentre sono stati sostituiti quei paracadute in acciaio che si erano storti. «Un effetto degli spostamenti delle tavole. Il legno è un materiale vivo, che si muove in continuazione - annota Salmistrari - e che va controllato periodicamente».

lizzato che si è calato con le funi, mentre sono stati sostituiti quei paracadute in acciaio che si erano storti. «Un effetto degli spostamenti delle tavole. Il legno è un materiale vivo, che si muove in continuazione - annota Salmistrari - e che va controllato periodicamente».

I TEMPI

Era stata una delle raccomandazioni del professor Franco Laner, direttore tecnico delle opere lignee nel corso del restauro. «Il piano di manutenzione prevedeva un primo intervento entro 6, 12 mesi, quello in corso adesso e che contiamo di concludere, tempo permettendo, prima che il Carnevale entri nel vivo - spiega Salmistrari - In seguito, a detta dello stesso Laner, gli interventi potranno diradarsi perché il legno si stabilizza e si capiscono meglio gli eventuali punti critici della struttura».

Interventi da decine di milioni di euro, da programmare con regolarità. «Per evitare di spendere un milione di euro tra altri 30 anni» annota il presidente Ance, che ne ricava un'osservazione più generale: «Non esistono opere che durano tutta una vita. La manutenzione è una necessità, su cui investire. E in un paese che ha vissuto la tragedia del ponte Morandi, la mancata manutenzione di tante opere inizia a preoccuparmi».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IMPRENDITORE Giovanni Salmistrari



I GRADINI La parte in legno è la più delicata

Gli ingegneri e la sfida del Mose

**IL SUPER COMMISSARIO
 ELISABETTA SPITZ
 PARTECIPERA' AI LAVORI
 ALL'ATENEO VENETO,
 SEDE DEL CONVEGNO
 SABATO PROSSIMO
 IL CONVEGNO**

VENEZIA Acque alte a Venezia e Mose. Di questo si parlerà nel corso di un convegno organizzato sabato prossimo all'Ateneo Veneto dal Consiglio Nazionale Ingegneri, dall'Ordine Ingegneri Venezia, dal Collegio Ingegneri Venezia e dalla Federazione Ordini Ingegneri Veneto. Tutto partirà da quanto successo il 12 novembre, dall'acqua alta a 187 centimetri e dal perché non si è deciso di alzare il Mose, anche se ancora non terminato. I motivi sono molti e renderli espliciti servirà ad imparare da quanto è accaduto in passato per non ripetere più passi falsi ed errori. Ma è anche tempo di guardare avanti. A partire da un'informazione scientificamente attendibile ed oggettiva, il convegno cercherà di offrire risposte puntuali, sul piano tecnico e su quello decisionale, agli interrogativi ancora in piedi, tenendo ben presen-

te la complessità realizzativa di un'opera straordinaria che non ha eguali al mondo, così concepita perché finalizzata alla difesa di una città unica, Patrimonio dell'Umanità. Il sistema di paratie mobili per la protezione di Venezia è ormai nella sua fase di reale ultimazione poi il tutto passerà nelle mani della politica con la necessità di una stretta e fattiva collaborazione tra tecnici e amministratori pubblici. Gli ingegneri e l'ingegneria sono pronti a questa sfida e intendono promuovere un dialogo con tutti gli stakeholder che saranno chiamati a gestire il sistema di paratie mobili. Parteciperanno ai lavori il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, il super commissario del Mose, Elisabetta Spitz; Giovanni Salmistrari (presidente Ance Venezia), Fabio Dattilo (capo dei Vigili del fuoco); Armando Zambano (presidente Cni), Mariano Carraro (presidente Ordine Ingegneri Venezia), Alberto Scotti (progettista del Mose), Luigi D'Alpaos (docente universitario di idraulica), Fabrizio Curcio (Capo Dipartimento "Casa Italia") e Salvatore Margiotta (Sottosegretario al ministero delle Infrastrutture) cui saranno affidate le conclusioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Costruttori

Angela Martina ai vertici di Ance Udine

Angela Martina, socia dell'impresa Martina srl di Codroipo nonché presidente della Cassa Edile e del Cefs di Udine, è stata eletta all'unanimità presidente di Ance Udine. Subentra a Paola Valle, che non ha inteso riproporre la propria candidatura. «Ringrazio i colleghi per la fiducia accordata. Il mio mandato - ha dichiarato l'ingegner Martina - avrà le caratteristiche della continuità con quanto sin qui svolto e sulla massima collaborazione con le altre formazioni edili provinciali dell'Ance. L'esperienza acquisita in tanti anni alla presidenza della Cassa edile mi permetterà di promuovere opportune iniziative per contrastare con incisività il fenomeno del "dumping contrattuale" che rappresenta una stortura del nostro settore e contribuisce a mantenere inalterata una situazione di concorrenza sleale tra imprese».



IN BREVE

Costruttori

**Angela Martina
ai vertici di Ance Udin**

Angela Martina, socia dell'impresa Martina srl di Codroipo nonché presidente della Cassa Edile e del Cefs di Udine, è stata eletta all'unanimità presidente di Ance Udine. Sublicentra a Paola Valle, che non ha inteso riproporre la propria candidatura. «Ringrazio i colleghi per la fiducia accordata. Il mio mandato - ha dichiarato l'ingegner Martina - avrà le caratteristiche della continuità con quanto sin qui svolto e sulla massima collaborazione con le altre formazioni edili provinciali dell'Ance. L'esperienza acquisita in tanti anni alla presidenza della Cassa edile mi permetterà di promuovere opportune iniziative per contrastare con incisività il fenomeno del "dumping contrattuale" che rappresenta una stortura del nostro settore e contribuisce a mantenere inalterata una situazione di concorrenza sleale tra imprese».



ALL'ATENEO VENETO

Acqua alta e Mose confronto tra esperti

Acque alte a Venezia e la soluzione Mose. Se ne discuterà in un convegno organizzato da Consiglio nazionale ingegneri, Ordine di Venezia, Collegio ingegneri Venezia e Federazione ordini ingegneri Veneto. L'appuntamento è per sabato 8 febbraio a Venezia, alle 8.45, nell'Aula magna dell'Ateneo Veneto. Il convegno cercherà di offrire risposte puntuali, sul piano tecnico e su quello decisionale, agli interrogativi ancora in piedi, tenendo ben presente la complessità realizzativa di un'opera straordinaria che

non ha eguali al mondo, così concepita perché finalizzata alla difesa di una città unica, Patrimonio dell'Umanità. Gli Ingegneri intendono promuovere un dialogo con tutti gli stakeholder che a diverso titolo saranno chiamati a gestire il Mose Parteciperanno ai lavori, tra gli altri, Armando Zambrano (Presidente Cni), Mariano Carraro (Presidente Ordine ingegneri Venezia), Alberto Scotti (progettista del Mose), Luigi D'Alpaos (Docente universitario di idraulica), Cinzia Zincone (Provveditore alle Opere pub-

bliche), Elisabetta Spitz (commissario per il Mose), Giovanni Salmistrari (Presidente Ance Venezia), Fabio Dattilo (vigili del fuoco), Fabrizio Curcio (capo dipartimento "Casa Italia") e Salvatore Margiotta (Sottosegretario di Stato Ministero Infrastrutture e Trasporti) cui saranno affidate le conclusioni. chairman dell'evento Paolo Possamai (direttore della Nuova Venezia). La sera di martedì 12 novembre Venezia e le sue isole sono state travolte da un'acqua alta eccezionale, seconda solo a quella del 1966. Molti si sono chiesti per quale ragione il Mose, in occasione di quell'evento, non sia stato messo in funzione. I motivi sono molti e renderli espliciti servirà ad imparare da quanto è accaduto in passato per non ripetere più passi falsi e errori. —



L'acqua grande e il futuro del porto Venezia tra turismo e mercati mondiali

Il futuro di Venezia

IL PORTO, TRA MERCATI E TURISMO

Ci volevano due sberle come quelle della mareggiata del 12 novembre scorso e quella della cancellazione della linea marittima diretta con l'estremo oriente perché «Houston» si accorgesse di «avere un problema» nel prevedibile futuro del porto di Venezia. «Houston-Roma», che a Venezia si gioca, più che a Genova e Trieste, il futuro competitivo della portualità italiana; «Houston-Nordest» che senza Venezia vede a rischio la connessione vincente ai mercati mondiali della sua economia: e «Houston-Venezia» che nel futuro positivo del porto può trovare la più solida alternativa virtuosa alla monocultura turistica.

Problemi che governi e amministrazioni potrebbero ancora trasformare in occasioni, se le sberle venissero capite – Unioncamere e Camera di Commercio e Autorità portuale veneziane hanno mostrato le loro guance arrossate in un convegno di qualche giorno fa - e non solo subite. La disastrosa acqua grande del 12 novembre 2019 ha costretto a un cambio di passo verso la messa in funzione – parrebbe dal prossimo giugno 2020 - delle barriere mobili del Mose. Fatto salvifico che però aggiungerà un ulteriore insopportabile vincolo alla (in)accessibilità nautica del porto lagunare, certificata dalla rinuncia a toccare Venezia della linea

oceanica diretta con la Cina e l'estremo oriente, quella che aveva portato Venezia nella serie A degli scali globali.

Una linea peraltro servita nei limiti dei fondali portuali intra- lagunari dalle navi portacontainer più piccole e quindi meno convenienti tra quelle che oggi solcano gli oceani. Contro ogni apparente logica. Il miracolo si spiegava con l'efficienza relativa dello scalo veneziano e, soprattutto, con la ricchezza e la proiezione globale delle economie del Nordest che consentivano di ricaricare le navi: tanti erano i container sbarcati, pieni di merci in importazione, altrettanti quelli imbarcati, pieni di merci in esportazione. L'economia del Nordest aveva scoperto con la linea diretta la convenienza ad usare la portualità veneziana anziché quella tirrenica o del mar del Nord. Gli operatori marittimo-portuali più lungimiranti toccavano, pur con qualche difficoltà, Venezia nell'attesa che i progetti di soluzione radicale della sua inaccessibilità nautica consentissero loro di sfruttarne l'eccezionale posizione geografica rispetto a mercati europei e l'ineguagliabile disponibilità di spazi retro portuali. A questo si erano impegnati Stato, Regione e Comuni nei Comitatoni e in Parlamento dal 2003 al 2016: accesso al porto, permanente ed adeguato alle dimensioni delle navi di domani, garantito dalla conca di navigazione ritoccata a Malamocco e dalla piattaforma d'altura ricca di fondali a 22 metri (la profondità del canale di Suez che oggi detta lo standard della dimensione delle navi!). Un progetto di porto offshore-onshore, il VOOPS, concettualmente analogo a quello sviluppato con il Maasvlakte a Rotterdam, giunto al definitivo, ma miopemente accantonato due anni fa per «arbitrio del principe» nazionale, al quale quelli regionali e locali non seppero opporsi. Un progetto che oltre allo scalo di Marghera metteva in valore anche quelli di Chioggia, Porto Levante, Mantova collegato via idrovia, e Ravenna sulla costa nord-adriatica ovest, da sfruttare in «collusione virtuosa» con gli scali della costa nord-adriatica est di Trieste, Capodistria e Fiume. Insomma una

portualità alto-adriatica concorrente credibile della portualità del mar del Nord e più utile di quella all'Europa per il contributo alla riduzione delle emissioni inquinanti da eliminazione di percorsi oziosi (5 giorni in meno di navigazione e tanti chilometri in meno via strada o ferrovia): un progetto coerente come pochi altri oggi in Europa con gli obiettivi del green deal (patto verde) europeo. Questa è la «luna» alla quale si deve e si può ancora guardare, perché il progetto, ben custodito nei cassetti dell'Autorità, avrebbe solo bisogno di ritocchi, magari deducibili dall'ipotesi più recente dell'offshore davanti a Chioggia, il VGate. Una luna che non può più essere nascosta dal «dito» del pur necessario escavo del canale Malamocco-Marghera oggi improvvidamente incappato nei ritardi di approvazione del «protocollo fanghi». Un «protocollo» provvisorio dal 1983 -si 1983! -- e non ancora aggiornato perché vittima di una lotta di potere sulla laguna tra amministrazioni statali e tra queste e le amministrazioni regionali e locali in nome di una autonomia (una volta si diceva federalismo) che pare non andare più di moda. No, se l'Italia vuole restare un operatore portuale globale, se il Nordest vuole connettersi in modo competitivo al mondo e se Venezia vuole allentare la dipendenza dal turismo il dito non basta. Bisogna aprire la finestra che ci fa vedere la luna.

PS. E le grandi navi da crociera da allontanare da San Marco? Un tema di distrazione di massa, «urgente» da otto anni. Oggi da affrontare almeno contestualmente ai veri problemi portuali sopra richiamati.

Paolo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RIUNITO IL COMITATO D'INDIRIZZO

Vertice a Milano sulle Olimpiadi Zaia: «Ci serve il commissario»

La proposta di un commissario per le opere olimpiche è stata al centro dei lavori di ieri a Milano, con il ministro. / APAG.19

Un commissario per le opere olimpiche

La proposta dovrebbe entrare nella legge al varo del prossimo consiglio dei ministri. Obiettivo: rispettare i tempi

La proposta era stata lanciata a Belluno e trova tutti d'accordo «Saremo più operativi»

Francesco Dal Mas

CORTINA. Un commissario governativo per le Olimpiadi? La proposta, lanciata da Luca Zaia, su rilancio di Vincenzo Boccia e Giovanni Malagò all'assemblea di Confindustria a Belluno, è rimbalzata ieri al Comitato di indirizzo della candidatura delle olimpiadi invernali che si è tenuto a Milano.

Il ministro dello Sport, Vincenzo Spadafora, annunciando che la legge olimpica sarà al varo del prossimo Consiglio dei ministri, ha anticipato che in questo provvedimento ci sono i presupposti per un eventuale commissariamento. Il commissario dovrebbe presiedere la struttura che funge da stazione appaltante per le opere pubbliche legate ai Giochi: tutte le opere, non quelle di un comparto o dell'altro, di un territorio piuttosto che di un'area diversa. Non, dunque, commissari settoriali come nel caso di Cortina 2021. Giochi che oggi possono contare su un miliardo, ma che nella programmazione stanno raddoppiando questa previsione.

«Un commissario? Penso che sia fondamentale» ha commentato lo stesso Zaia. aggiun-

gendo che da quel che ne sa nella bozza di legge olimpica «ci sono già gli estremi, il quadro giuridico, per poter pensare anche a poteri commissariali». Il che – ha subito precisato il governatore per tranquillizzare chi accampa riserve – non vuol dire bypassare le leggi, non fare le gare, come le leggende metropolitane fanno pensare, ma vuol dire essere più operativi e soprattutto avere un interlocutore certo.

«Personalmente non ritengo che sia obbligatorio, probabilmente conoscendo il Paese forse è meglio» ha commentato il presidente del Coni, Giovanni Malagò. Un commissario non solo per arrivare in tempo con le opere ma anche per questioni di immagine, di gestione efficace e trasparente dei conti, insomma – specifica Zaia – per fare bella figura, dimostrando che il sospirato Rinascimento è meritato.

Beppe Sala, sindaco di Milano, commissario ai tempi dell'Expo, non è contrario. «Il tema – puntualizza – è trovare una formula che permetta di sveltire e non certo di andare su procedure speciali, di non fare gare o di farle in modo particolare, quindi c'è ancora molto tempo. Ma bisogna cercare di fare le cose più in fretta possibile».

Ed ha ricordato, Sala appun-

to, che Vincenzo Novari, ad del comitato organizzatore, «sta proponendo una struttura organizzativa leggera con non molte persone, ma oggi ci ha parlato proprio delle linee generali». Non resta che attendere il prossimo Consiglio dei ministri e se ne saprà di più.

«La legge Olimpica giovedì è stato il primo punto all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri – ricorda il ministro Spadafora –, c'erano però ancora alcuni rilievi del ministero dell'Economia su norme soprattutto tributarie, che stiamo già in queste ore risolvendo. L'esame sarà concluso nel prossimo Cdm (la prossima settimana, ndr) con l'intesa tra tutti i soggetti istituzionali che sono a questo tavolo».

All'interno della legge olimpica – ha fatto sapere Spadafora – è stata inserita una norma che consente all'istituto del credito sportivo di avere un ruolo importante nei Giochi del 2026. In ogni caso, specifica il ministro, se non la faremo in questa occasione, la faremo in un momento successivo. E questo per evitare ulteriori ritardi. Adesso, infatti, è importante concentrarsi sulle norme fondamentali affinché Milano-Cortina 2026 parta, parta bene, nel rispetto di valori importanti. —



L'INCONTRO

Con il ministro Spadafora

leri a Milano si è svolto il Comitato di indirizzo della candidatura delle olimpiadi invernali del 2026 (a sinistra il tavolo). Era presente anche il ministro allo sport Vincenzo Spadafora, nella foto sopra con il presidente del Venet Luca Zaia



INFRASTRUTTURE

Anas potenzia il suo impegno per completare il piano strade

Si guarda ai Mondiali del 2021 ma anche alle Olimpiadi Gemme: «Entro quest'anno finiremo trentasette lavori sulla statale di Alemagna»

CORTINA. Secondo talune interpretazioni, la proposta di un commissario unico per le Olimpiadi prende spunto dalla constatazione che per i Mondiali di sci 2021 ci sono state, per le infrastrutture stradali, ritardi che non ci dovevano essere.

Immediata la risposta di Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas e Commissario di Governo per l'attuazione del piano straordinario per l'accessibilità.

«Abbiamo deliberato ieri di istituire un gruppo ad hoc per rinforzare la nostra squadra Anas per il progetto su Cortina, con un capo-progetto e una ventina di tecnici che saranno focalizzati, non solo sull'aspetto legato ai Mondiali di sci ma già sono in campo per attivarsi sulle Olimpiadi 2026» ha assicurato a margine degli «Stati generali della Montagna».

Nel suo intervento Gemme ha, invece, ricordato le iniziative legate proprio ai Mondiali di sci di Cortina: «Per migliorare la viabilità

da e per Cortina abbiamo previsto 37 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Statale 51 di Alemagna che saranno completati entro quest'anno» ha ricordato Gemme.

«Abbiamo aumentato a 270 milioni di euro il piano di investimenti complessivi, con una quota dedicata all'implementazione della "smart road Cortina 2021" che – ha concluso – ha l'obiettivo di rendere più efficienti i flussi di traffico, di migliorare la sicurezza stradale e il comfort di guida».

I lavori più importanti, le quattro varianti di Cortina, San Vito di Cadore, Valle di Cadore e Tai di Cadore, sono rimasti sulla carta e si attende ancora il via libera per i cantieri di Tai e San Vito.

Solo nei prossimi giorni i tecnici Anas saranno a Valle per perfezionare il progetto e il sindaco Marianna Hofer si dice convinta che difficilmente i lavori partiranno prima dei Mondiali di sci.

Il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina, che ieri era a Milano, si è dichiarato comunque soddisfatto del supplemento di impegno dell'Anas. —

F.D.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ponte nelle Alpi Oggi aprono due cantieri: veicoli deviati

Aprono oggi a Ponte nelle Alpi i due cantieri legati ai lavori nell'area ex Comedil, con conseguenti modifiche alla viabilità. Il primo è quello per la realizzazione della rotatoria che servirà come ingresso ai due nuovi insediamenti di media distribuzione della zona, e al nuovo parco, smistando il traffico in arrivo da Belluno e di ingresso in via Zattieri. Il secondo cantiere al via oggi è la realizzazione della piazzetta nei pressi della biblioteca di Polpet che sorgerà nello spazio ora occupato dal materiale stabilizzato: se tutto andrà bene, questi ultimi lavori dovrebbero concludersi a fine marzo.

G. Santin a pagina VI

Nuova rotatoria, via ai lavori: rischio code lungo la statale

► Da oggi fino al 27 marzo il transito sarà deviato all'interno del cantiere ex Comedil ► Sarà interdetto anche il primo tratto di via dei Zattieri all'innesto con la 50

**IL COLLEGAMENTO
TRA LA SUPERFICIE
COMMERCIALE
E LA STRADA STATALE
ERA STATO CHIESTO
DAL COMUNE**

PONTE NELLE ALPI

Oggi a Ponte nelle Alpi aprono due cantieri. Entrambi sono legati ai lavori in corso nell'area ex Comedil e per entrambi si sono rese necessarie delle modifiche alla viabilità. Il primo è quello per la realizzazione della rotatoria che servirà da una parte come ingresso ai due nuovi insediamenti di media distribuzione della zona - il Store Super Famila e l'Eurobrico - ed al nuovo parco la cui nascita è stata annunciata solo qualche giorno fa; dall'altra smisterà il traffico

in arrivo da Belluno e di ingresso in via Zattieri.

IL CANTIERE

Dopo che nell'area ex Comedil mezza rotatoria è già stata realizzata, da oggi l'altra metà sarà in costruzione occupando la sede della statale 50, ovvero su viale Dolomiti. All'opera sarà agganciata anche via dei Zattieri. E per far posto al nuovo cantiere, il traffico in ingresso ed in uscita da Ponte sarà deviato su quella parte di rotatoria già realizzata all'interno del cantiere. Una limitazione che inciderà per forza di cose sul traffico di viale Dolomiti: sicuramente rallentando la velocità delle automobili, forse anche provocando qualche coda.

OPERA DI RISTORO

Durante il periodo dei lavori che dovrebbero concludersi entro il 27 marzo, rimarrà chiusa al traffico via Zattieri all'altezza

dei civici 44 D, E e F; cioè nella parte finale dell'arteria. La rotatoria, va ricordato, è una delle opere che il Comune di Ponte ha ottenuto dal gruppo Cestaro che ha acquisito l'area ex Comedil. L'altra, poco distante, interessa il secondo cantiere al via oggi ed è la realizzazione della piazzetta nei pressi della biblioteca di Polpet. Quest'ultima sorgerà nello spazio ora occupato da materiale stabilizzato.

L'AREA CAMBIA VOLTO

Attorno ad essa sorgeranno una trentina di parcheggi, altri



40 verranno ricavati dopo i lavori nella zona delle stazione ferroviaria. Anche questo cantiere verrà aperto oggi e se tutto andrà bene verrà chiuso martedì 31 marzo. Per questo secondo cantiere, nell'area antistante la biblioteca civica, sempre a partire da oggi, sono previste delle modifiche alla circolazione stradale. Esse prevedono la chiusura alla circolazione stradale di tutta l'area antistante la biblioteca, compreso l'accesso pedonale alla scuola elementare Arrigo Boito, a cui si accederà esclusivamente tramite l'ac-

cesso posto in corrispondenza del palazzetto dello sport; e l'istituzione del divieto di sosta con rimozione forzata sulla parte dell'area adibita a parcheggio pubblico.

DAVANTI LA BIBLIOTECA

Infine durante l'esecuzione dei lavori, sarà possibile accedere alla biblioteca tramite il cancello posto direttamente su via Mangiarotti, cioè sul lato ovest della biblioteca stessa.

Giovanni Santin



VIALE DOLOMITI La statale 50 sarà interrotta per poter realizzare la rotatoria e il traffico passerà all'interno del cantiere stesso

Effetto virus Padova-Cina, a rischio 189 milioni

Quanto vale l'export delle aziende padovane in Cina? Secondo Confapi in ballo ci sono 189 milioni. «Una certa prudenza nelle previsioni è necessaria, ma quando il Coronavirus sarà stato arginato crediamo che inciderà solo con un effetto transitorio e che potrà lasciare il segno su uno o due trimestri come è accaduto in passato con la Sars», spiega Confapi.

Cappellato a pagina X

Aziende padovane: nel 2018 in Cina esportazioni per 189 milioni di euro

►Valerio di Confapi: «L'effetto Coronavirus sarà transitorio, ma serve prudenza nelle previsioni» ►«All'epoca della Sars le ripercussioni furono minime, certo l'economia mondiale è cambiata»

**IL DIRETTORE D'ONOFRIO:
«I MAGAZZINI SONO
IN GRADO DI SOPPORTARE
UN RALLENTAMENTO
DI QUALCHE SETTIMANA
NELLE SPEDIZIONI»**

EXPORT

PADOVA Quello cinese è il primo mercato di sbocco in Asia per le imprese del territorio, con un ruolo di primo piano per i prodotti meccanici e una previsione di crescita costante per i prossimi anni. Il precedente della Sars rincuora: all'epoca non ci furono ripercussioni per la nostra economia ma la preoccupazione c'è. Gli imprenditori che esportano in Cina osservano con timore le immagini delle città paralizzate dal pericolo Coronavirus.

I DATI

Ma quali sono le cifre attuali dell'export del territorio verso la Cina e quali gli scenari più prossimi? Fabbri Padovana, centro studi di Confapi, ha incrociato i dati messi a disposizione dalla Camera di commercio con le stime di Sace sui prossimi anni. Ebbene, il totale delle esportazioni delle imprese della provincia verso la Cina

nel 2018 ha superato i 189,241 milioni di euro, con un +2,4% rispetto ai 184,893 del 2017. È il 13esimo stato verso cui le imprese padovane esportano di più, ma sale all'ottavo posto se si prendono in esame i prodotti meccanici e al primo se ci si focalizza sulle esportazioni totali verso l'Asia. Un mercato, dunque, in crescita impetuosa, fino a rappresentare l'1,9% delle esportazioni locali, primo sbocco di destinazione con un'incidenza del 15,1% sul continente asiatico. «Una certa prudenza nelle previsioni è necessaria, ma quando il Coronavirus sarà stato arginato crediamo che inciderà solo con un effetto transitorio e che potrà lasciare il segno su uno o due trimestri», è la considerazione di Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova. «A riguardo, può essere utile considerare cosa accadde con la Sars, pur tenendo presente come in 17 anni di globalizzazione molto sia cambiato e come la Cina abbia acquisito un ruolo che prima non aveva, diventando molto più importante per l'economia mondiale: all'epoca le ripercussioni furono minime, siamo convinti che sarà ancora così. E l'impressione è che viviamo davvero in una società globale assai fragile, se le borse e gli animi crolla-

no per un'influenza: bisognerebbe forse formulare qualche riflessione in merito».

LA CRESCITA

Se al momento dell'epidemia Sars, nel 2003, la Cina rappresentava il 4,2% dell'economia mondiale e contribuiva per il 18% alla crescita del Pil mondiale, nel 2018 la sua quota di Pil globale è salita al 15,8%, con il 35% della crescita globale targata Pechino. «Oggi diciamo con forza che non è il caso di lasciarsi spaventare: se non si può escludere il rischio di una ripercussione in Europa, i magazzini delle imprese venete sono certamente in grado di sopportare un rallentamento di qualche settimana nelle spedizioni», aggiunge Davide D'Onofrio, direttore di Confapi Padova, che lo scorso settembre ha guidato una delegazione di imprenditori di Unionmeccanica Confapi in una missione commerciale a Chengdu, capitale della provincia del Sichuan.

F.Capp.





IL CONTAGIO L'effetto Coronavirus preoccupa le nostre imprese padovane che esportano ogni anno in Cina prodotti meccanici per milioni di euro

“Consumo zero” di suolo affidato al Piano degli Interventi

L'AMMINISTRAZIONE PUNTA A VALORIZZARE L'ESPANSIONE DELLE FRAZIONI E IL RECUPERO DEL VERDE IN CENTRO

URBANISTICA

ROVIGO Una città con un nuovo volto: aree verdi in centro e nei quartieri, residenze e servizi spostati verso le frazioni. E' questo, a grandi linee, il piano che la giunta Gaffeo ha per Rovigo. Ad anticiparlo, ieri, gli assessori Dina Merlo, Giuseppe Favaretto e Luisa Cattozzo, riuniti per spiegare il contenuto della variante al piano di assetto del territorio (Pat) che dovrà essere approvata dal Consiglio comunale entro l'autunno. Il 26 settembre scorso la Giunta ha infatti dato il via libera alla variante al Piano in questione fissando la superficie massima agricola che potrà diventare edificabile entro il 2050, al limite di 84,76 ettari, anziché 36 come proposto dalla Regione. Quest'ultima infatti nel 2017 ha approvato l'obbligo ad abbassare la soglia di consumo del suolo e la sua ripartizione per ambiti comunali, al fine di stimolare il recupero dei fabbricati esistenti contro l'eccessiva cementificazione del Veneto.

NUOVI CALCOLI

L'incremento, frutto del nuovo calcolo effettuato dall'Amministrazione «sulla base – specificano gli assessori Cattozzo e Favaretto – di procedure di ricalcolo secondo i criteri imposti dalla Regione», hanno portato Rovigo a un nuovo valore, validato dalla Regione. Più alto rispetto a quello indicato dalla stessa, ma alla lunga inferiore a quello della giunta Merchiori del 2009 che era infatti pari a ben 110 ettari. A insorgere però, nei giorni scorsi,

contro la delibera della giunta Gaffeo (poi ritirata ma solo per problemi tecnici di calcolo), non solo i consiglieri dell'opposizione Antonio Rossini e Mattia Milan (quest'ultimo ha proposto anche una mozione per chiedere alla giunta l'azzeramento del consumo del suolo), ma anche parte dello stesso Pd, diviso sulla decisione di fare lievitare il valore indicato dalla Regione e dunque pronto a votare la mozione di Milan. «Questa delibera è un atto dovuto – ha spiegato ieri l'assessore al Personale Cattozzo - Non esiste in questa fase un consumo del suolo zero, ma semmai riguarda la fase relativa al Piano degli interventi. Il valore indicato (84,76) è pertanto un “tecnicismo”, ma non è la quantità effettiva di suolo agricolo che questa Amministrazione ha intenzione di trasformare in edificabile. Tale decisione dipenderà infatti dal Piano degli interventi che prepareremo nei prossimi mesi e che andrà a ridisegnare il volto della città».

«Il nostro obiettivo – ha spiegato l'assessore all'Urbanistica Favaretto – è quello di arrivare a zero consumo di suolo, sfruttando quello che abbiamo già a disposizione». «Non voglio tagliare le gambe al capoluogo – ha aggiunto Favaretto - Il consumo potenziale lascia anche aperta la possibilità che ci sia uno sviluppo in futuro e dunque necessità di nuovo suolo edificabile». Lo sviluppo infatti della città, ha spiegato l'assessore all'Ambiente Merlo, potrebbe essere il ripopolamento delle frazioni, facendo spazio in centro a parchi ed aree verdi. «Ci sono frazioni dove non ci sono più servizi – ha detto ieri Merlo – Il piano potrebbe essere proprio quello di portare fuori nuovi aree edificabili per permettere alle frazioni di ripopolarsi e rendere il centro meno inquinato di come è ora».

R.Mer.



URBANISTICA L'assessore comunale Giuseppe Favaretto



L'opera Terraglio Est «Il progetto entro marzo»

Scatta il conto alla rovescia per la realizzazione dell'ultimo tratto di Terraglio Est, quello tra Casier e la tangenziale di Treviso con un sottopasso all'innesto di Sant'Antonino. La Regione ha assegnato ai tecnici di Veneto Strade il compito di disegnare la progettazione definitiva, lavoro che terminerà entro marzo. Poi ci sarà l'approvazione definitiva.

Calia a pagina IX

Terraglio Est: «A marzo il progetto»

► La Regione affida a Veneto Strade l'incarico di ultimare la fase progettuale. Zaia: «Manteniamo gli impegni presi» ► «Un'opera chiave, ma ridotta rispetto alla prima idea» All'innesto con via Sant'Antonino arriverà un sottopasso

**«DA UN INVESTIMENTO
PREVISTO DI 25 MILIONI
SIAMO SCESI A 18
È UNA STRUTTURA
FONDAMENTALE
PER IL TERRITORIO»**

**«DANDO QUESTO
AFFIDAMENTO
INIZIAMO
BENE UN ANNO
CHE CONCLUDEREMO
CON LA PEDEMONTANA»**

IL PROGETTO

TREVISO Scatta il conto alla rovescia per la realizzazione dell'ultimo tratto di Terraglio Est, quello tra Casier e la tangenziale di Treviso con un sottopasso all'innesto di Sant'Antonino. La Regione ha assegnato ai tecnici di Veneto Strade il compito di disegnare la progettazione definitiva, lavoro che terminerà entro marzo. Poi ci sarà l'approvazione definitiva da parte della Conferenza dei Servizi e poi il bando per l'assegnazione dei lavori. Costo complessivo: circa 18 milioni di euro. «Con l'incarico di progettazione definitiva del Terraglio Est manteniamo un impegno preso e lo coroniamo grazie ad un buon gioco di squadra - sottolinea il governatore Luca Zaia - l'opera è un nodo strategico per la viabilità regionale che va a sgravare una delle arterie fondamentali per le imprese e tutto il tessuto produttivo come il Terraglio; una strada storica, che attraversa centri importanti e che oramai è al collasso». L'affidamento della progettazione definitiva del Terraglio Est è sta-

ta quindi affidata a un team di tecnici di Veneto Strade con l'apporto di tre professionisti, individuati per i sondaggi e i rilievi, per il calcolo delle strutture e per la progettistica.

IL TRACCIATO

Per la realizzazione dell'opera - prevista da un protocollo di intesa del 2004 tra Regione del Veneto, il Commissario Governativo per le Opere strategiche del Triveneto, la Provincia di Treviso, quella di Venezia e i comuni attraversati - si delinea così la fase finale dando forma allo stralcio da Dosson fino alla tangenziale di Treviso; un tratto che rappresenta circa il 50% dei 6,4 chilometri complessivi (ad oggi, è già stato realizzato il tratto a sud, dal Passante di Mestre a Dosson).

IL TRAGUARDO

«Finalmente riguardo a questa infrastruttura possiamo dire che si vede la luce in fondo al tunnel - prosegue il governatore - avevamo garantito che sarebbe stato trattato come una priorità nel già ampio quadro

generale delle nuove infrastrutture che la Regione ha seguito in questi anni. La viabilità lungo quella direttrice è fondamentale per la realtà imprenditoriale che contraddistingue il territorio. Il progetto, ora è in dirittura d'arrivo, sicuramente anche ridimensionato dal punto di vista finanziario perché dai quasi 25 milioni previsti inizialmente, spero si possa andare anche sotto i 20». L'idea è quella di spendere non più di 18. L'alternativa al sottopasso era una rotatoria a Sant'Antonino (che sarebbe costata 16 milioni di euro) ma è stata scartata perché meno efficace visto che mescolerebbe il traffico diretto alla città con quella in viaggio verso l'auto-



strada.

I DATI

Veneto Strade ha portato a termine uno studio sulla viabilità nella zona sud di Treviso, arrivando alla conclusione che il Terraglio Est è fondamentale. Attualmente, ogni giorno, si verifica un maxi ingorgo. In un venerdì dalle 8 alle 9 di mattina sono state contate 1395 auto all'ora sul sovrappasso della Tangenziale in direzione autostrada e 1835 in direzione Paese; 1070 sulla bretella di Silea dirette al casello di Treviso Sud, 996 in uscita dal casello in direzione città; 732 auto in via Roma a Dosson; 683 in via Sant'Antonino in marcia verso Treviso e 441 verso Casale. «L'attenzione per la viabilità - conclude quindi Zaia - è sinonimo di sicurezza, di trasporti efficienti e creazione di condizioni funzionali all'economia locale. L'assegnazione della progettazione definitiva del Terraglio Est significa iniziare bene l'anno che contiamo di concludere, salvo il tratto di Malo, con il completamento della Pedemontana».

Paolo Calia



IL GOVERNATORE Luca Zaia



IL TRACCIATO Il tratto di Terraglio Est già inaugurato a Dosson



L'OPERA Il Terraglio Est prevede un sottopasso all'altezza dell'innesto con via Sant'Antonino

Sarà pronto per Carnevale il ponte del Monastero

**LAVORI QUESI
ULLTIMATI
PER LA STRUTTURA
CHE COLLEGA
PAPADOPOLI
A PIAZZALE ROMA
L'ALTRO CANTIERE**

VENEZIA Proseguiranno fino a Carnevale i lavori per la sistemazione del ponte del Monastero sul Rio Novo, che collega la fondamenta Papadopoli alla fondamenta Cossetti. Almeno questo è l'obiettivo che si è dato il Comune, in seguito al sopralluogo che ne ha rivelato lo stato di pericolosità. Ci vorrà quindi ancora un po' di pazienza per poter andare direttamente da piazzale Roma lungo la fondamenta de la Croce che costeggia il Canal Grande opposta alla stazione.

«Abbiamo ricevuto una segnalazione dei vigili del fuoco ad inizio dicembre - ha raccontato l'assessore ai lavori pubblici Francesca Zaccariotto -, quindi abbiamo svolto un sopralluogo con Insula che gestisce la manutenzione. Si è stabilito insieme di chiuderlo

per la necessità di metterlo in sicurezza».

L'assessore ha poi spiegato i motivi che hanno portato al blocco del transito: «Le condizioni verificate non erano buone, quando Insula ha iniziato a smontare la parte di metallo del ponte, che si trova sotto la copertura in pietra, si è visto come la corrosione avesse compromesso ampiamente la struttura». Per questo motivo la strategia dell'intervento si è modificata: «Inizialmente si era ipotizzato un intervento di restauro, poi invece, data l'impossibilità di intervenire in questo modo, abbiamo dovuto farlo rifare completamente sia nei parapetti metallici che nei gradini». Ciò ha comportato un ritardo nei lavori: «Da manutenzione siamo dovuti passare a rifacimento - continua Zaccariotto -, inoltre con tutti gli interventi che si sono resi necessari con il post acqua alta si sono verificati un po' di ritardi».

Le tempistiche si sono inevitabilmente allungate, spiega l'assessore: «Dalle verifiche fatte la scorsa settimana, sappiamo che prima della fi-

ne di gennaio dovrebbero essere consegnati gradini in metallo e poi la settimana seguente anche i parapetti. Una volta portate queste componenti sarà possibile procedere con la copertura in pietra e trachite e poi aprire il ponte, per Carnevale».

Dalle numerose segnalazioni che si sono rivolte anche sui social, in cui gli utenti si chiedevano come mai non si vedessero persone all'opera, Zaccariotto fornisce ulteriori precisazioni: «Non è possibile lavorare sul posto perché abbiamo dovuto rifare tutto, la ditta sta procedendo con la ricostruzione interamente». Lo stato in cui è stato trovato il ponte ha generato un incremento dei costi legati all'intervento: «Non era in programmazione, trattandosi di urgenza, in seguito ad una segnalazione urgente. Per questo è stato fatto rientrare nel budget della manutenzione. Quando è stato aperto il ponte per intervenire abbiamo dovuto operare in maniera diversa da dove si programma, avendo trovato una situazione peggiore a quanto preventivato».

Tomaso Borzomi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PONTE DEL MONASTERO Alcune immagini del cantiere in corso. Lavori ultimati per Carnevale

Treviso-mare, presto l'appalto per la ciclabile

► Ieri la Conferenza dei servizi per l'avvio dell'atteso progetto

MEOLO

L'attraversamento ciclopedonale della Treviso-mare ha imboccato la strada della realizzazione. Ieri mattina, nella sede di Veneto Strade a Mestre, si è tenuta la Conferenza dei servizi per l'avvio del progetto della pista ciclabile che collegherà il centro di Meolo alla zona industriale e consentirà l'installazione delle fermate dell'autobus. All'incontro erano presenti il sindaco Daniele Pavan ed i tecnici di Veneto Strade, Regione, Città Metropolitana, Autovie, Piave Servizi e Atvo. Da sei anni il Comune sollecitava una soluzione per aprire la pista ciclabile sul cavalcavia autostradale, mettere in sicurezza l'attraversamento della strada regionale e ripristinare le fermate Atvo soppresse. Dopo la raccolta di oltre mille firme su una petizione, continui contatti e solleciti della precedente amministrazione comunale, la Regione aveva stanziato oltre 600mila euro per la realizzazione delle opere, poi slittate da un anno all'altro. Adesso l'intervento ha preso il via. Il progetto che verrà attuato sarà quello già presentato lo

scorso anno da Veneto Strade: l'attuale pista ciclabile a lato del cavalcavia sarà aperta e prolungata fino all'inizio dell'isola spartitraffico sulla Treviso-mare, dove sarà installato un semaforo a chiamata per ciclisti e pedoni che, dopo l'attraversamento della strada regionale, potranno dirigersi alle aziende di via Monastier. Contestualmente saranno installate anche le pensiline degli autobus. «Abbiamo chiesto il prolungamento della ciclabile per tutta via Monastier, fino al ponte, così che i lavoratori possano recarsi in sicurezza nelle aziende - precisa il sindaco Pavan - Inoltre, abbiamo avanzato delle prescrizioni: sia mantenuta la svolta obbligatoria a destra per chi proviene da via Monastier finché non sarà sbloccata la bretella della rotonda vicino al casello autostradale che libererà il traffico nella zona industriale, e venga confermata la svolta a sinistra per chi arriva da Treviso ed entra nell'area industriale senza dover fare il giro fino al cavalcavia e ritornare indietro. Questi accorgimenti sono stati subito presi in considerazione». Il sindaco Pavan ha anche sollecitato un'accelerazione dei lavori. Ed è stato rassicurato: la Conferenza dei Servizi conclusiva si terrà a primavera e subito dopo ci sarà la gara d'appalto per la realizzazione degli interventi.

Emanuela Furlan



Un mese di cantieri: si "sistema" la viabilità

► Chiusure al traffico o senso alternato per sanare diverse strade della città

MIRA

Un febbraio di cantieri aperti nelle arterie viarie di Mira; tra le strade chiuse al traffico o con transito a senso unico alternato saranno coinvolte via Alfieri a Mira, via Palladio a Mira Porte, via Bastiette a Gambarare e via Caleselle a Oriago.

«Si tratta di interventi attesi da tempo – spiega il sindaco Marco Dori - che riguardano la sistemazione del verde pubblico, le condutture del gas metano e gli allacciamenti alle fognature. Continuiamo insomma ad investire sul territorio e a prenderci cura della nostra città».

L'ELENCO

Tra mercoledì 5 e giovedì 6 febbraio via Palladio a Mira

Porte sarà chiusa temporaneamente al traffico con divieto di sosta e rimozione dei veicoli per lavori di potatura degli alberi piantati nel verde pubblico. In alternativa sarà possibile percorrere via Giuliano da Miano e, ad ovest, via Sandro Pertini.

Da lunedì 3 fino al 28 febbraio in un tratto di via Alfieri a Mira Taglio verrà istituito il senso unico alternato per l'esecuzione di lavori stradali di realizzazione del nuovo baffo fognario di Veritas.

Nel periodo dal 10 al 20 febbraio, per due giorni, anche riviera Bosco Piccolo a Oriago sarà interessata dal senso unico alterato, regolato da semaforo, per consentire l'intervento di realizzazione della nuova derivazione della rete del gas meta-

no da parte della 2i Rete Gas.

Tra le strade interessate dai cantieri in questo mese c'è inoltre via Bastiette a Gambarare, dove sarà istituito il senso unico alternato dal 10 al 14 febbraio per consentire l'esecuzione di un sondaggio della stratigrafia della strada.

Nei prossimi giorni, infine, continueranno i lavori su via Argine Destro Canale Taglio a Mira e su via Caleselle a Oriago dalla rotatoria di intersezione con via Lugano fino a Riviera San Pietro, per lavori di asfaltatura finale a conclusione dell'intervento di sostituzione della rete gas metano.

Luisa Giantin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SINDACO MARCO DORI

«Si tratta di interventi attesi da tempo che riguardano la sistemazione del verde pubblico, le condutture del gas metano e gli allacciamenti alle fognature».





MIRA
Via Argine Destro lungo il Nuovissimo

Terza corsia, nuove chiusure sulla A4

**DALLE ORE 19 DI OGGI
 ALLE 15 DI DOMANI
 STOP NEL TRATTO
 AUTOSTRADALE
 TRA PORTOGRUARO
 E LATISANA
 PORTOGRUARO**

Avanzano i lavori per la Terza corsia, nuove chiusure in autostrada. Sono in programma infatti nei prossimi giorni alcuni interventi cruciali sul secondo lotto (nodo di Portogruaro - Alvisopoli) e sul terzo lotto (Alvisopoli - Gonars) per la costruzione della terza corsia della A4. I lavori comporteranno due distinte chiusure autostradali per questo e il prossimo fine settimana. Per metà mese è prevista anche l'apertura al traffico di un ulteriore tratto di terza corsia della lunghezza di cinque chilometri in entrambe le direzioni, dal ponte sul fiume Stella al comune di Castions di Strada, che si aggiungono ai 18,8 chilometri già percorribili. Oggi i tecnici di Autovie Venete e le ditte impegnate nel secondo lotto procederanno alla spinta di due scatolari (una sorta di condotte di cemento) sotto il manto autostradale. Gli enormi blocchi di cemento, della lunghezza di 37 metri e 26 metri, consentiranno il collegamento idraulico dei fossi che raccolgono l'acqua della A4. L'operazione prevede lo scavo del terreno sottostante l'autostrada, la spinta e il posizionamento degli sca-

tolari, il ritombamento dello scavo e la riasfaltatura della strada per permettere la riapertura al traffico. Una cinquantina saranno le persone impegnate e una decina i mezzi utilizzati (frese, finitrici, escavatori e martinetti). Si tratta di un intervento complesso, in particolare per quanto riguarda il manufatto di 37 metri che passerà sotto l'intero nodo di Portogruaro, rampe comprese, che richiederà una chiusura prolungata dell'autostrada nel tratto tra il nodo di Portogruaro e Latisana dalle 19 di oggi, sabato 1 febbraio, alle 15 di domani. Nella mattinata di giovedì 6 febbraio, invece, verrà riaperto in direzione Venezia lo svincolo di San Giorgio di Nogaro che nel suo assetto definitivo ricalcherà la tipologia del vecchio svincolo, ma con un notevole miglioramento dei raggi di curvatura delle rampe, completamente rifatte. Nell'occasione sarà aperto al traffico anche il nuovo cavalcavia, varato di recente, lungo circa 100 metri e dal peso di 424 tonnellate, che collega le rampe al casello. Il prossimo fine settimana successivo, si procederà alla demolizione del vecchio cavalcavia dello svincolo di San Giorgio di Nogaro e allo spostamento di alcune barriere di sicurezza. Il doppio intervento comporterà la chiusura dell'autostrada dal casello di Latisana al nodo di Palmanova in entrambe le direzioni dalle 20 di sabato 8 alle 8 di domenica 9 febbraio.

Marco Corazza



FIMAA CONFCOMMERCIO. Incontro con l'esperto

«Sisma ed eco bonus ti ridanno fino all'85% della spesa sostenuta»

Magistro: «Ci sono enormi opportunità per intervenire sul patrimonio edilizio vecchio ma pochi lo sanno»

Si può «affrontare un intervento di ristrutturazione edilizia su più unità immobiliari possedute, con costo a 520mila euro, essendo già certi di poter contare su incentivi fiscali per 430mila euro, arrivando a spenderne effettivamente, dopo 10 anni, solo 89mila. Una magia contabile? No, semplicemente la capacità di cogliere i consistenti vantaggi che offre oggi la normativa fiscale sul sisma-bonus ed eco-bonus. È uno dei casi pratici - sottolinea Confcommercio - che dimostrano i vantaggi del sistema di incentivi fiscali in edilizia, portato dall'ing. Giulio Massignan all'incontro formativo di aggiornamento della Fimaa-Confcommercio».

Serafino Magistro, presidente provinciale degli agenti immobiliari Fimaa, sottolinea che c'è ancora poca consapevolezza di cosa possono of-

fruire questi bonus: agevolazioni fino all'85% della spesa sostenuta. «Se pensiamo che circa il 60% del patrimonio edilizio italiano è stato costruito prima del 1974, quando ancora non esisteva la norma antisismica, capiamo quante sono le costruzioni, soprattutto nei centri storici, che hanno necessità di grandi interventi straordinari di ammodernamento anche dal punto di vista energetico. Il problema è che pochi si sentono di sostenere queste spese, con la conseguenza che il patrimonio si degrada e finisce fuori mercato. La possibilità di detrarre dall'Irpef o dall'Ires una parte consistente dei costi sostenuti è molto interessante ma pochi lo sanno».

Gli agenti Fimaa sono chiamati quindi a una grande opera di informazione e divulgazione. «E il 7 febbraio parleremo di gestione dei contratti di locazione, andando ad affrontare anche soluzioni pratiche che, se correttamente applicate, permettono di ridurre il contenzioso». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



G. Massignan e S. Magistro



IL DG DELL'ULSS 7 SIMONI

«L'ospedale di Asiago sarà pronto ad aprile» ▶ PAG 38



SANITÀ. Il direttore generale dell'Ulss 7, Bortolo Simoni, e il progettista Filippo Navarra illustrano le caratteristiche del nuovo presidio sanitario

«Ospedale, inaugurazione ad aprile»

Con 120 posti letto, palestre, sala operatoria e parto e ambulatori la nuova struttura è ormai pronta
«Ma piena operatività in estate»

Gerardo Rigoni

Quattro piani, ciascuno da 3200 metri quadrati, praticamente pronti, blocco operatorio e sala parto in via di completamento e asfalti già pronti per essere stesi sul grande parcheggio. Manca davvero poco perché l'ospedale nuovo di Asiago passi da cantiere a struttura a disposizione della popolazione. Dopo otto anni di lavori, a causa anche di numerosi imprevisti, l'inaugurazione è ormai vicina.

I reparti per i degenti sono infatti finiti, con sessanta stanze, per 120 posti letto, a cui mancano solo gli arredi (già pronti in magazzino) ciascuna con bagno privato. Le due palestre sono pronte a ospitare i pazienti della riabilitazione fisica e cardiologica così come ai lunghi e colorati corridoi serve solo appendere le tabelle indicative, sistemare il controsoffitto e applicare le placchette copriprese. Nei vani scale basta fissare i corrimani. Una delle due gru è già smontata. Gli impianti di riscaldamento e di areazione sono già funzionanti.

«Si sta rispettando il cronoprogramma che prevede la consegna dei lavori il 31 marzo - dichiara il direttore generale dell'Ulss 7, Bortolo Simoni -.

Proprio la settimana scorsa abbiamo approvato una delibera che unifica le date di consegna dei quattro settori, ovvero blocco centrale, blocco operatorio, esterni e accessori. Il taglio del nastro sarà verso metà aprile, poi però ci vorranno dai 60 ai 90 giorni perché pazienti e personale possano prenderne possesso, ovvero il tempo per i collaudi e l'installazione delle apparecchiature. Anche la dotazione per le sale operatorie è in viaggio e tra pochi giorni arriverà ad Asiago».

Con il taglio del nastro non saranno però finiti del tutto i lavori. L'azienda sanitaria è in attesa della valutazione e del conseguente finanziamento regionale per la demolizione dell'ala sud del vecchio ospedale in modo da liberare spazio per l'ingresso del nuovo plesso e così completare la hall d'ingresso. In una successiva fase sarà demolita l'ala ovest per fare spazio all'eliporto e a ulteriori parcheggi.

«Stiamo valutando alcune idee per aggiungere servizi all'ospedale dopo la conferma dei reparti già presenti e il potenziamento del servizio di anestesia - prosegue Simoni -. Inoltre, una volta messo in funzione l'ospedale, è mia

intenzione trovare un accordo con la Società Vicentina Trasporti perché ci sia una fermata fissa delle corriere di linea in modo da potenziare il suo collegamento con il territorio».

Alla fine del vecchio ospedale rimarrà poco più del blocco centrale, che sarà destinato ad associazioni e ad ambulatori che saranno collegati al nuovo ospedale da un corridoio in vetro sopra il quale sarà realizzata un'altra palestra.

«Manca poco, tutto si potrà realizzare in breve tempo, basta la volontà - commenta il progettista dell'opera, l'ing. Filippo Navarra -. Purtroppo abbiamo avuto molti ritardi, alcuni evitabili, altri meno. Già le tre bonifiche belliche, così come la ripetizione dell'indagine geologica con l'utilizzo di un georadar fotografico, hanno portato via tempo e risorse finanziarie per oltre 1,2 milioni di euro. Questo però ci ha assicurato che l'ospedale sarà antisismico e sicuro, riuscendo, con varie tecniche di costruzione all'avanguardia e le fondamenta realizzate con perizia, a garantire che possa sopportare un sisma».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La costruzione del nuovo ospedale di Asiago è ormai ultimata



Il dg Bortolo Simoni



L'interno del nuovo ospedale



Una delle sale che ospitano l'impiantistica

CANTIERI. L'assessore all'istruzione annuncia il piano per il 2020

Scuole sotto i ferri Spesi 2,6 milioni Ora è allerta tetti

Nel 2019 sono stati eseguiti interventi in 18 istituti
Tolio: «Lavori su serramenti, bagni, caldaie e muri
Per anni non c'è stata la manutenzione ordinaria»

**Abbiamo
a che fare spesso
con infiltrazioni
dovute a foglie
nelle grondaie**

CRISTINA TOLIO
ASSESSORE ALL'ISTRUZIONE

Nicola Negrin

Cristina Tolio non fa in tempo ad annunciare che nel 2019 sono stati investiti 2,6 milioni per sistemare 18 scuole tra nidi, infanzia, primaria e secondaria di primo grado che deve già iniziare da capo. «Proprio poco fa - racconta - mi hanno chiamato da un altro istituto perché ci sono problemi con le infiltrazioni. È successo anche con altre scuole dove abbiamo portato subito alla luce il problema: le foglie nella grondaia ostruivano il passaggio dell'acqua che quindi non veniva scaricata. Questa è la dimostrazione che per anni non è stata eseguita la manutenzione ordinaria nei nostri edifici. Perché i tetti, oggi, rappresentano per noi un'allerta, visto che servono continui interventi».

E sono stati tanti, appunti, quelli messi in cantiere lo scorso anno. «Nel corso del 2019 - prosegue l'assessore all'istruzione - siamo intervenuti in ben 18 scuole con lavori significativi su serramenti, bagni, caldaie, tetti, muri e facciate per un valore complessivo di 2,6 milioni di euro». In cinque plessi sono sta-

ti sostituiti gli infissi con il risultato di ottenere edifici più efficienti dal punto di vista energetico, in altre cinque scuole sono stati rifatti i servizi igienici rendendoli fruibili anche ai bambini con disabilità. Alla primaria 2 Giugno sono stati ultimati gli interventi di progettazione e bonifica del giardino. Interventi strutturali hanno portato anche al rifacimento di facciate, laboratori, impianto termico, impianto illuminotecnico. «Per garantire l'accessibilità di bambini e ragazzi con disabilità - continua - in 13 scuole della città sono stati installati elevatori e servoscale per 450 mila euro. Sono lavori molto significativi». Così come significativo è stato l'incremento della percentuale dei pagamenti del servizio mensa: «Dal 67 al 99 per cento».

Nel 2020 a finire "sotto i ferri" saranno le scuole Muttoni, primarie Da Feltre, Zecchetto, secondaria di primo grado Mainardi dove verranno sostituiti i serramenti. Alla Scamozzi e alla Muttoni si procederà con l'installazione di scale antincendio. Nei nidi San Lazzaro e Ferrovieri è programmato il rifacimento dell'impianto di riscaldamento mentre all'Ambrosoli saranno rifatti altri bagni. Saranno posizionati i servoscale in altri quattro plessi (nido Piarda, infanzia Stalli e primarie Giovanni XXIII e Colombo) per 200 mila euro. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Alla scuola Zecchetto sono stati sostituiti tutti gli infissi nell'ottica del risparmio energetico

Boeri esporta le città verdi «Boschi urbani anti smog»

I progetti dell'architetto milanese: case come foreste per salvare la natura
«Il green non è una tendenza ma una necessità da portare ovunque»

CHI È

Nato a Milano nel 1956

Stefano Boeri (nella foto) è nato a Milano nel 1956. Nel 1980 si laurea in Architettura al Politecnico di Milano, dove poi diventa docente di Urbanistica. È stato assessore alla Cultura del Comune di Milano dal 2011 al 2013. Dal 2018 presiede la Fondazione La Triennale di Milano.

IL RICHIAMO ECOLOGISTA

Greta Thunberg è un fenomeno potentissimo: scuote le coscienze

di **Letizia Cini**
MILANO

Ammirazione. E un pizzico d'invidia. Impossibile non notare, passando dal Centro direzionale di Milano, quelle torri verdi che si stagliano nel grigio della città. Impossibile non chiedersi chi abiti in quei due palazzi progettati da Stefano Boeri, come viva la gente nel *Bosco Verticale* vincitore di tanti riconoscimenti, eletto nel 2019 dal Council on Tall Buildings and Urban Habitat uno dei "cinquanta grattacieli più iconici del mondo". «Edifici simili sono già in programma o in cantiere a Parigi, Losanna, Tirana, Nanjing», sorride l'architetto Stefano Boeri, fedele al motto che, «bisogna forestare le città e far crescere nuove città-foresta se vogliamo arrestare il cambiamento climatico». Da quel *Bosco Verticale* orgoglio dei milanesi e non solo,

stanno germogliando numerose opere firmate dall'archistar del verde, 63 anni, titolare dello studio internazionale che porta il suo cognome dove lavorano un centinaio di collaboratori tra Italia, Cina e Albania.

Il filo conduttore, architetto?

«Progetti dove il verde è concepito come elemento fondamentale dello spazio urbano: tetti, facciate, cortili, interni. Soluzioni ecosostenibili in giro per il mondo, che spaziano dalla *Città Foresta* di Shijiazhuang in Cina (realtà urbana capace di ospitare 100mila abitanti), alla *Smart Forest City* di Cancon, in Messico, insediamento autosufficiente, in grado di 'alimentarsi' in modo sostenibile».

Ci voleva una ragazzina di sedici anni per dare il giusto peso all'emergenza ambientale?

«Greta Thunberg è un fenomeno potentissimo. L'ho incrociata alle Nazioni Unite: quando è salita sul palco i politici si sono bloccati, è calato il silenzio. Ha il merito di aver scosso le coscienze. Oggi è chiaro che nel prossimo decennio occorrerà costruire dialogando con la natura, non dimostrando di poter soprafare le sue leggi».

Il verde da moda dev'essere concepito come necessità, anche in campo urbano?

«Dobbiamo smettere di pensare al green come una tendenza. È il futuro, abbiamo bisogno di portare il verde ovunque, alberi ovunque. Ci serve per tante ragioni: ridurre i consumi energetici, fare ombra quando le temperature diventeranno insopportabili, ci serve perché le foglie assorbono le polveri sottili del traffico e la CO2».

Le città si stanno popolando sempre più, la verticalità può essere una soluzione alla densità abitativa?

«Nei prossimi anni le città avranno bisogno di edifici alti, questo permette di ridurre i costi delle infrastrutture, dei trasporti,

spesso le spese di impiantistica: edifici con un'altezza media che va dai 60 ai 150 metri, non oltre. Una struttura in legno, accessibile a tutti, *smart*, che abbia un'innovazione tecnologica, capace di funzionare in modo efficiente grazie alle energie rinnovabili. Questo è il futuro».

Un futuro in cui i grattacieli smetteranno di essere edifici esclusivi, diventando alla portata di tutti. Fantascienza?

«No, realtà. Un esempio concreto: stiamo costruendo un *Bosco Verticale* a Eindhoven, in Olanda, con la prima versione in *social housing*; 125 alloggi a prezzi accessibili per i giovani, pronti a fine 2020. Grazie all'uso del legno e di materiali particolari riusciamo a ridurre il costo di costruzione sotto i 1.300 euro al metro quadro e questo permetterà di affittare a un prezzo molto basso. Anche in Cina stiamo portando avanti un progetto in questo senso. E in Nord Africa, un hotel e due palazzine con 350 alberi e oltre 14mila arbusti e sempreverdi, saranno pronti entro il 2022. Una *Greener Cairo*, che prevede la conversione ecologica di migliaia di edifici, con tetti e facciate verdi».

E in Italia, architetto Boeri?

«Intanto il progetto di per restituire identità alla zona tra lungomare e ferrovia di Riccione. La ricostruzione di Castelsantangelo sul Nera, borgo appenninico distrutto dai terremoti del 2016. In Toscana, una *urban jungle* a Prato. Oltre alla riqualificazione dell'area sottostante l'ex Ponte Morandi, a Genova».



Quali sono le condizioni del patrimonio edilizio nel nostro Paese?

«Non buone: di 14 milioni e mezzo di case, circa 4 milioni andrebbero buttate giù e ricostruite perché degradate, inagibili e obsolete. Dovremmo dar vita a un grande progetto di rigenerazione edilizia italiana».

Senza abdicare alla bellezza.

«Mai, questo mai. Una qualità imprescindibile che deve rispondere però a esigenze reali, non essere fine a se stessa».

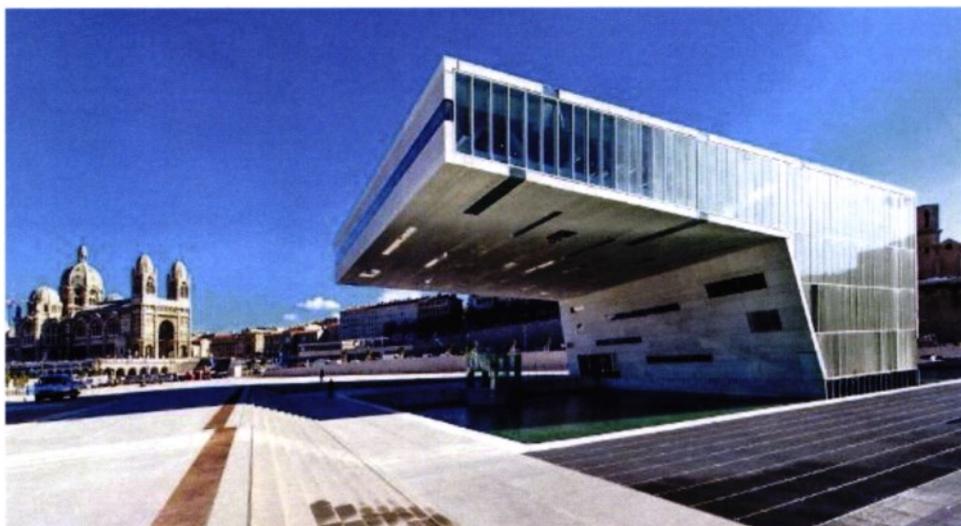
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'idea

«L'idea del Bosco Verticale mi è venuta a Dubai nel 2006 - racconta Boeri - Stavamo studiando quella città che cresceva con più di 200 grattacieli. Erano tutti di vetro. Tutt'intorno il deserto. Il vetro speciale che si usa per queste costruzioni scherma gli interni dell'edificio, ma è riflettente. Per il clima non è il massimo. Mi è venuta per reazione l'idea di immaginare un grattacielo che, invece di essere avvolto nel vetro, fosse avvolto nelle foglie e che avesse proprio il carattere opposto: una natura vivente sulle facciate»



Il Bosco Verticale a Milano e, sotto, la Ville Méditerranée a Marsiglia



Autostrada, quanto costi!

Il triangolo Padova-Treviso-Venezia, dal 1° gennaio costa un po' di più, da 10 a 30 centesimi, per i pedaggi autostradali. Una delle aree più produttive e densamente abitate d'Italia è stata l'unica a subire il rincaro del pedaggio, che invece il Ministero dei trasporti ha proibito al 95% dei concessionari autostradali italiani. "Merito" di manutenzione e interventi

Spostarsi nella Patreve, il triangolo Padova-Treviso-Venezia, dal 1° gennaio costa un po' di più (da 10 a 30 centesimi di aumento) sui pedaggi autostradali. Insomma una delle aree più produttive e densamente abitate d'Italia è stata l'unica, a quanto pare, a subire il rincaro del pedaggio, che invece il Ministero dei trasporti ha proibito al 95% dei concessionari autostradali italiani. Il rincaro è stato autorizzato perché Concessioni autostrade venete, Cav, ha mostrato ottimi risultati nella manutenzione e negli investimenti: il servizio è migliorato. Volendo fare i "sottili" significa che nel 95% delle autostrade d'Italia il servizio non è migliorato e il Passante, la Tangenziale di Mestre e la Venezia Padova sono i tratti più curati d'Italia.

Per i mezzi pesanti ci sono 60 centesimi in più per andare da Mestre a Padova e 20 centesimi in più per i veicoli più leggeri. Sembrano inezie, ma per chi la percorre tutti i giorni alla fin dell'anno sono al-

meno 100 euro in più. Diminuisce la tratta da Spinea a Padova est percorrendo il Passante da 1,70 a 1,60.

L'ex ministro Toninelli ha dichiarato che in Italia aumentano i pedaggi solo in Veneto e Lombardia, accusando la Lega di non saper gestire le autostrade in maniera efficiente. L'assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti del Veneto, Elisa De Berti, gli risponde che era stato proprio lui ad autorizzare l'aumento nel decreto Milleproghe di fine 2018. In effetti il Cav è un concessionario un po' speciale, è completamente pubblico, proprio come vorrebbe per il futuro dei concessionari il partito a cui appartiene Toninelli, il M5s. Per metà è dell'Anas e per metà è della Regione Veneto. "Siamo gli unici in Italia - spiega Elisa De Berti - ad avere una destinazione totalmente pubblica degli utili autostradali, cosa che rende Cav non paragonabile ad altre concessionarie. Ogni ulteriore centesimo rimane patrimonio dei veneti e ritorna sotto forma di infrastrutture e servizi".

Se gli aumenti sono giustificati, c'è da chiedersi se sia opportuno insistere su questa strada, visto che provoca lo scarico del traffico sulla rete urbana con conseguente aumento dell'inquinamento. "E' evidente - spiega Matteo Bellomo, assessore all'urbanistica del Comune di Dolo - come il traffico pesante e pendolare si riversa sulla viabilità urbana lasciando, poi, il cerino, in mano ai Comuni ai quali, giustamente, si chiedono interventi per liberare i centri da smog e code".

Sulla Patreve pesa anche l'abbandono del progetto Smfr, ovvero la metropolitana di superficie che con treni ad alta frequenza avrebbe dovuto trasferire gran parte del traffico veicolare sul treno. Per la

Smfr fu creato il casello autostradale di Oriago che doveva essere gratuito per consentire lo scambio delle persone dalla Tangenziale di Mestre alla ferrovia. Oggi quel casello, perduta la sua funzione, crea infinite criticità a Mira e Oriago.

Come se non bastasse è stato concesso ad Autovie Venete un piccolo aumento nel collegamento tra A4 e Tangenziale di Mestre: chi entra al casello di Portogruaro e vuole raggiungere Mestre, subisce un rincaro di 10 centesimi, il pedaggio è passato da 6,40 euro a 6,50, così come per chi, con stessa destinazione, entra in A4 a San Donà-Novanta l'aumento è di 20 centesimi, da 3,50 euro a 3,70. Anche qui alla fine dell'anno sono circa 100 euro in più.

Luca Zaia, governatore del Veneto, da tempo si è reso conto che l'area non può continuare a essere sottoposta a questi costi per la mobilità, così ha pensato non tanto a progetti alternativi al trasporto su gomma, ma a rendere più competitivo quello che già c'è. Lo chiama Cav 2.0, ovvero un'evoluzione dell'attuale concessionario, che ingloberebbe l'intero sistema autostradale del Veneto. Cogliendo il crescente favore verso una gestione pubblica delle autostrade, vorrebbe che Cav 2.0 concorresse alle concessioni come soggetto interamente pubblico. Per fare questo serve modificare alcune norme, come estendere le possibilità di gestione oltre il Passante e mantenere il carattere pubblico di Anas, modifiche che si possono fare solo con il consenso del ministro per le infrastrutture De Micheli e del Governo. Se questo avvenisse Zaia promette pedaggi pari a zero nell'area della Patreve.

**pagina a cura di
Mariano Montagnin**





FISCO & MATTEONE

di Sergio Trovato*

I beni immobili delle imprese edilizie saranno soggetti a Imu

Da quest'anno i beni merce delle imprese edilizie destinati alla vendita e non locati sono soggetti al pagamento dell'Imu. Viene meno, infatti, l'esenzione dall'imposta locale per i beni immobili posseduti dalle imprese edilizie sia per il 2020 che per il 2021. L'esenzione verrà riconosciuta solo dal 2022. Lo prevede l'articolo 1, comma 751, della manovra di Bilancio 2020 (legge 160/2019), che assoggetta i cosiddetti beni merce al pagamento dell'Imu, seppure con un'aliquota ridotta.

Dunque, i beni merce delle imprese edilizie destinati alla vendita e non locati sono soggetti a imposizione. Scontano, però, un'aliquota ridotta, che i comuni possono aumentare o azzerare. Fino al 2021, l'aliquota di base per i suddetti fabbricati è fissata nella misura dell'1 per mille. Alle amministrazioni comunali, però, è attribuito il potere di aumentare l'aliquota, fino al 2,5 per mille, di ridurla o, in alternativa, di azzerarla. Bisogna ricordare che questi immobili hanno fruito dell'esenzione dal secondo semestre del 2013 fino al 2019. L'esonero dal pagamento dell'imposta municipale verrà nuovamente riconosciuto solo a partire dal 2022. In presenza delle condizioni di legge, viene comunque riservato un trattamento agevolato. Così come stabilito dalla norma che ha riconosciuto l'esenzione negli anni precedenti (articolo 2 del dl 102/2013), la nuova disposizione contenuta nella legge di Bilancio fissa le condizioni e i presupposti per fruire dei benefici fiscali. Il citato comma 751 dispone che gli immobili devono essere costruiti dall'impresa che ne è titolare e devono essere destinati alla vendita. L'aliquota ridotta compete solo nel caso in cui i fabbricati siano di proprietà del soggetto che li ha costruiti (intestatario del permesso di costruire), con esclusione dell'ipotesi in cui fabbricati di nuova costruzione siano ceduti ad altri soggetti, pur se questi ultimi li destinino alla vendita. Il beneficio è inoltre condizionato dal fatto che gli immobili

non vengano locati, neppure per un breve periodo o anche per un solo giorno dell'anno, altrimenti perdono lo status di «beni merce».

Va posto in rilievo che il dipartimento delle finanze del Ministero dell'economia ha già precisato che non deve essere riconosciuta l'esenzione Imu per i fabbricati classificati tra i beni merce delle imprese costruttrici, se gli stessi siano stati locati anche solo per un breve periodo. Secondo il Ministero l'agevolazione non spetta in caso di locazione e utilizzazione, anche temporanea, da parte delle imprese. È stato totalmente escluso che l'esenzione possa essere rapportata alla durata della locazione o utilizzazione nel corso del periodo d'imposta. L'unità immobiliare una volta locata non rientra più nei parametri stabiliti dalla norma di legge. Pertanto, non solo l'esenzione, ma anche l'aliquota ridotta non può essere riconosciuta ai fabbricati locati, trattandosi comunque di un trattamento di favore per le imprese, che non sono soggette alle aliquote ordinarie.

Alle imprese edilizie proprietarie di immobili, costruiti, inventuti, e non locati, è imposto di assolvere all'obbligo annuale di dichiarazione Imu. Va certificato lo status contabile di «bene merce». Altrimenti, decadono dal diritto a godere dell'aliquota d'imposta ridotta. Vanno sempre dimostrati i requisiti per fruire dei vantaggi fiscali. Del resto anche l'articolo 2, comma 5-bis, del decreto legge 102/2013, che ha riconosciuto per la prima volta l'esenzione, ha espressamente subordinato il beneficio alla presentazione da parte delle imprese costruttrici della dichiarazione Imu entro il termine ordinario di scadenza. Nella dichiarazione le imprese devono attestare la sussistenza dei requisiti e indicare dettagliatamente gli immobili che hanno la natura di beni merce. L'omessa presentazione della dichiarazione comporta la perdita dell'agevolazione. (riproduzione riservata)

*avvocato



Mose, si va a caccia dei soldi dalle banche Laguna "privatizzata" per pagare i mutui?

Colloqui a Roma con gli istituti di credito. Lo Stato non fa da garante, dunque potrebbero essere cartolarizzati i beni pubblici

Alberto Vitucci

Laguna privatizzata per pagare i costi del Mose. Scenario fantascientifico? Forse. Che però si fa strada nelle ipotesi di questi giorni per reperire al più presto liquidità per accelerare i lavori. Il Consorzio non ha più soldi in cassa. Lo Stato impiega molto tempo per rendere disponibili gli stanziamenti già decisi. Così bisogna andare dalle banche. Un tempo c'era la Bei, la Banca europea degli Investimenti. Il Consorzio chiedeva il finanziamento al Comitato, poi accendeva i mutui. E gli interessi li pagava lo Stato. Soldi subito disponibili, spesso prima che i lavori fossero conclusi o nemmeno avviati.

Dopo lo scandalo delle tangenti il sistema è cambiato. Riduzione di costi e anche dell'impegno statale, tempi lunghi. Adesso il problema si fa quasi drammatico. Il Consorzio non ce la fa più ad andare avanti e a pagare gli stipendi. Le imprese reclamano il pagamento di lavori già effettuati. La politica preme perché si faccia presto a finire l'opera. Ma i soldi non ci sono. E solo per il 2020 occorrono almeno 200 milioni aggiuntivi per le sperimentazioni e la movimentazione delle paratoie.

Così una delegazione del Consorzio, composta dal dirigente amministrativo Elena Doni e dall'amministratore straordinario Vincenzo Nunziata ha chiesto un colloquio alle grandi banche, Unicredit e Intesa San Paolo. La risposta è stata che per concedere mutui e crediti è necessaria la

"cartolarizzazione". In caso di inadempienza, insomma, le banche diventano proprietarie di un pezzo di laguna (o di Mose). Proprio come succede per i fallimenti e i mutui dei privati che non riescono a pagarli.

Uno scenario inquietante, perché in questo modo il sistema delle cartolarizzazioni introdotto con la vendita del patrimonio pubblico potrebbe essere applicato anche alla laguna. «Non c'è una decisione, stiamo valutando le varie ipotesi», dice il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, «è vero che c'è un problema di liquidità e che i fondi vanno reperiti. Si tratta di capire se si debbano pagare interessi o fare altre operazioni».

Si torna all'antico, dunque. Con la differenza che adesso non c'è più lo Stato a far da garanzia sui debiti, com'era con la Bei. Il paragrafo che prevedeva di mantenere la garanzia nel Sesto atto aggiuntivo alla Convezione, firmato dai commissari del Consorzio e dal Provveditore era stato bocciato dalla Corte dei Conti. «In ogni caso lo Stato garantisce i finanziamenti del Mose», dice Zincone, «dunque non vedo la preoccupazione». Ma introdurre un sistema di cartolarizzazione sull'ambiente lagunare - dunque per Mose, barene e valli da pesca, o anche parti di monumenti come l'Arsenale - potrebbe essere un precedente molto pericoloso.

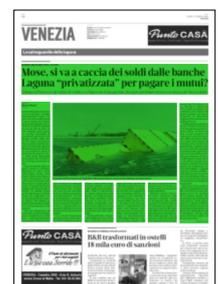
Dibattito in corso. Che dovrà essere sviluppato nelle prossime settimane. Perché c'è un'esigenza reale, quella di pagare le piccole imprese del Consorzio che hanno già

concluso lavori che gli erano stati affidati lo scorso anno e garantiscono la movimentazione delle paratoie. «Se non arrivano i soldi dei lavori già fatti e garanzie per il completamento noi blocchiamo tutto», ripetono i componenti del Consiglio di vigilanza del Consorzio, cioè i titolari delle imprese minori a cui dopo la fuoriuscita di Mantovani, Condotte e Fincosit sono stati affidati i lavori.

Problemi non secondari anche per il rispetto del nuovo cronoprogramma per l'emergenza, deciso in Prefettura dopo la nuova proposta del Consorzio. La nuova commissaria «Sblocca cantieri», Elisabetta Spitz viene proprio dal Demanio, dove era direttrice generale fino a qualche anno fa. L'ha avviato la campagna di valorizzazione e privatizzazione dei beni pubblici da immettere sul mercato. Ma il caso della laguna è molto diverso. Da anni ad esempio associazioni e cittadini si battono perché sia riconosciuta anche la demanialità - e dunque la natura di bene pubblico - delle valli da pesca. Essenziali per la circolazione della marea e secondo alcuni studi per l'attenuazione dei livelli delle acque alte.

Ma adesso c'è da completare il Mose, il più in fretta possibile. La *dead line* è stata confermata per il 31 dicembre 2021, quando saranno ultimate le prove in condizioni di mare agitato e anche gli impianti e i collaudi definitivi. Entro il 30 giugno le paratoie dovrebbero essere pronte ad alzarsi per fronteggiare casi di emergenza. Ma per tutto questo occorrono i soldi. Che ancora non ci sono. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le paratoie del Mose durante uno degli ultimi sollevamenti di prova: ora si cercano i soldi per concludere i lavori

TIMIDI SEGNALI DI RIPRESA ANCHE NEGLI ORDINATIVI

L'edilizia prova a rialzare la testa Nel Veneto fatturati in progresso

VENEZIA. È ancora presto per parlare di vera e propria ripresa, ma i segnali che arrivano dal settore edile consentono quanto meno di vedere il bicchiere mezzo pieno. E la cosa assume un rilievo particolare, considerato il peso che la filiera del mattone riveste all'interno dell'economia veneta. L'Istat ha pubblicato l'indice di produzione nelle costruzioni - riferito al consuntivo 2018 - che registra una variazione positiva nell'ordine dell'1%. Poca roba, ma si tratta del secondo rialzo consecutivo dopo la lunga fase di flessione. Quanto ai permessi di costruire, il rialzo è stato del 5,9% a livello residenziale e in questo caso si tratta del terzo anno di crescita.

I dati più recenti dell'ufficio nazionale di statistica confermano l'intonazione positiva. A dicembre 2019 l'indice di fiducia tra le imprese di costruzioni si è attestato a quota 140,1 punti, 3 in più rispetto al mese precedente, con l'evoluzione positiva trainata dal miglioramento sia dei giudizi sugli ordini, sia delle attese sull'occupazione. Questo a fronte di prezzi alla produzione delle costruzioni che si avviano verso la stabilizzazione (0,1% rispetto a novembre).

Quelli dell'Istat sono dati a livello nazionale, ma l'ente certifica che i trend delineati sono comuni a tutta la Penisola. In Veneto questi dati assumono un valore particolare, considerato che il settore delle costruzioni conta 120mila occupati e vale il 4,4% dell'intero valore aggiunto regionale, pari a quasi 6 miliardi di euro. Dopo il boom di inizio secolo, che ha avuto il suo apice nel 2006, la crisi ha colpito maggiormente le imprese artigiane di piccole dimensioni, nonostante l'ampio ricorso agli strumenti incentivanti le

ristrutturazioni e il recupero edilizio ed urbano. Ne è seguita una crisi molto forte dallo scoppio della grande crisi economica internazionale fino al 2012, con ulteriori cali (anche se meno forti) fino a due anni fa, quando sono arrivati i primi segnali di risveglio.

Il dato territoriale più recente è relativo al fatturato delle imprese di costruzioni rilevato dall'indagine Veneto-Congiuntura, curata dalle sezioni regionali di Edilcassa e Unioncamere. Raccogliendo i dati su un campione di 600 imprese con almeno un dipendente, è emerso che nel terzo trimestre 2019 il loro fatturato ha segnato in media un progresso di due decimali nel confronto annuo, frutto della media tra il +0,4% delle imprese artigiane e il +0,1% di quelle non artigiane. A livello territoriale le variazioni più significative si sono registrate nelle province di Treviso (+0,8%), seguono Vicenza e Belluno (entrambe +0,5%), mentre nelle altre province venete la variazione si attesta attorno alla media regionale, fatta eccezione per Padova, che ha evidenziato una dinamica del fatturato di segno negativo (-0,5%). In leggera crescita anche gli ordinativi, con un +0,6% a livello regionale rispetto al terzo trimestre del 2018.

Insomma non è il caso di esultare, ma quanto meno c'è la conferma che il peggio è alle spalle. Quanto al futuro prossimo, c'è un moderato ottimismo per il settore delle nuove costruzioni residenziali, anche se la congiuntura è andata indebolendosi rispetto al secondo trimestre. Meglio dovrebbe andare per il comparto ristrutturazioni, grazie anche al sostegno degli incentivi fiscali. —

Luigi dell'Olio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cantiere edile



CONFAPI Il centro studi padovano sugli effetti del virus

“Ci costerà un paio di trimestri”

La preoccupazione c'è, gli imprenditori che esportano in Cina osservano con timore le immagini delle città paralizzate dal pericolo Coronavirus. Ma quali sono le cifre attuali dell'export del territorio verso la Cina e quali gli scenari più prossimi? A livello nazionale, prima dell'esplosione del virus, era atteso un incremento delle esportazioni verso Pechino a un tasso medio dell'8,8% tra il 2019 e il 2021. Un mercato, dunque, in crescita impetuosa, fino a rappresentare l'1,9% delle esportazioni locali, primo sbocco di destinazione con un'incidenza del 15,1% sul continente asiatico.

“Una certa prudenza nelle previsioni è necessaria, ma quando il Coronavirus sarà stato arginato crediamo che inciderà solo con un effetto transitorio e che potrà lasciare il segno su uno o due trimestri, non di più”, è la considerazione di Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova. “A riguardo, può essere utile considerare cosa accadde con la Sars, pur tenendo presente come in diciassette anni di globalizzazione molto sia cambiato su scala internazionale e come la Cina abbia acquisito un ruolo che prima non aveva, diventando molto più importante per l'economia mondiale: all'epoca le ripercussioni furono minime, siamo convinti che sarà ancora così - aggiunge - e l'impressione è che viviamo davvero in una società globale assai fragile, se le borse e gli animi crollano per un'influenza: bisognerebbe forse formulare qualche riflessione in merito, l'intero mondo dovrebbe farla”.

Se al momento dell'epidemia Sars, nel 2003, la Cina rappresentava il 4,2% dell'economia mondiale e contribuiva per il 18% alla crescita del Pil mondiale, nel 2018 la sua quota di Pil globale è salita al 15,8%, con il 35% della crescita globale targata Pechino. Resta il fatto che la Sars - virus che presentava una mortalità tripla e non fu affrontato con la determinazione dimostrata in questi giorni dalle autorità cinesi - costò un calo tra l'1 e il 2% al Pil di quel Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova



NEL CAPOLUOGO

La colata di cemento
spacca la politica

■ A pagina 7

CONSUMO DI SUOLO/1 Polverone in maggioranza per la decisione poco "ambientalista"

In regalo una colata di cemento

Gli assessori: "Una misura puramente tecnica, sarà il piano degli interventi a decidere"

ROVIGO - Non è una scelta politica, ma puramente tecnica. E' questo il messaggio che la giunta Gaffeo vuole trasmettere alla città. E lo fa parlando di consumo di suolo all'indomani del polverone che si è sollevato in maggioranza, e non solo, per la risposta ritenuta dai più "eccessivamente cementificatrice" della giunta ambientalista. Se, infatti, in campagna elettorale una delle caratteristiche dei programmi di tutte le forze schierate a sostegno del sindaco Edoardo Gaffeo, era sicuramente quella anticonsumo, anticementificazione, antiindustrializzazione, votata al green e alla rigenerazione urbana, oggi, invece, la giunta Gaffeo manda in Regione una delibera che fissa a 84 ettari il massimale di con-

sumo di suolo per la città di Rovigo. Una cifra che, per molti, è enorme. E per molti altri, decisamente incoerente con i programmi elettorali di questa coalizione oggi al governo della città capoluogo. "84 ettari è la risultanza di un calcolo tecnico effettuato dagli uffici comunali nel rispetto dei criteri imposti dalla Regione - spiegano gli assessori Giuseppe Favaretto, Luisa Cattozzo e Dina Merlo - E' una questione tecnica, mentre per quanto riguarda il versante politico le nostre azioni saranno chiare con il Piano degli interventi. Lì allora vedrete che non vi è alcuna intenzione di consumare suolo".

Ma il piano degli interventi dura il mandato di una amministrazione,

gli 84 ettari, invece, fino al 2050. Chi assicura, quindi, che, anche se questa giunta non dovesse utilizzare altro suolo per costruire non possa farlo un'altra amministrazione? Determinare il massimale, infatti, non vuol certo dire usarlo tutto, ma resta in eredità. E nelle mani dei sindaci da qui al 2050.

Inoltre c'è anche il discorso del consolidato. Ovvero, esistono aree sulle quali si può già costruire perché urbanizzate, ma ancora vuote. E non sono poche. Si tratta di circa (tra abitativo e produttivo) 150 ettari. Non pochi. E, chiaramente, sono altra cosa rispetto agli 84 ettari di cui si parla e ai quali si andrebbero, anzi, ipoteticamente (ma non troppo), a sommare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gli assessori Luisa Cattozzo, Giuseppe Favaretto, Dina Merlo



CONSUMO DI SUOLO/2 Secondo l'assessore regionale Corazzari

"Occasione per essere virtuosi"

ROVIGO - "Questa legge è la nostra grande sfida: valorizzare, recuperare e rigenerare il costruito è l'obiettivo finale della legge regionale contro il consumo di suolo", così l'assessore regionale, ma anche consigliere di opposizione tra i banchi della Lega in consiglio comunale a Rovigo, Cristiano Corazzari, interviene sulla vicenda che sta animando la maggioranza.

Anche perché la legge in discussione è una sua creatura.

"L'obiettivo è chiaramente quello di arrivare al 2050 a smettere definitivamente di consumare suolo in Veneto - spiega Corazzari - Il funzionamento è semplice: abbiamo preso tutti gli strumenti urbanistici vigenti in tutti i Comuni del Veneto e abbiamo imposto ai Comuni, con determinati criteri, di arrivare a determinare il presunto massimale di consumo, oltre il quale, dopo il 2050, non si potrà più andare".

Perché? "Non vogliamo certo bloccare lo sviluppo del Veneto, ma rendere più conveniente il recupero del costruito - continua Corazzari - Tra l'altro nei massimali indicati dai comuni non è compreso il consolidato. Ci sono già delle parti urbanizzate sulle quali decidere di costruire invece che consumare altro suolo. Credo che Rovigo possa in questa occasione cercare di dimostrarsi capoluogo virtuoso. Ne ha l'opportunità. Questa è una grande sfida per tutti ma penso che Rovigo possa fare la sua parte per diventare esempio positivo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cristiano Corazzari, assessore regionale



CONSUMO DI SUOLO/3 Il parere del capogruppo del Pd, Azzalin

“Serve una scelta coraggiosa”

ROVIGO - “Sono stato un grande oppositore alla legge regionale sul consumo di suolo, che continuo a ritenere poco coraggiosa e completamente carente per quanto riguarda gli incentivi per la rigenerazione delle città. Penso che ora sia l'occasione giusta per il Comune di Rovigo di dare un forte segnale: Rovigo città che si rigenera e non che costruisce”, così il capogruppo del Pd in consiglio comunale, nonché consigliere di opposizione in Regione, **Graziano Azzalin**, interviene sul tema del consumo di suolo. “I famosi 84 ettari di cui tanto si parla in questi giorni non sono altro che una risultanza tecnica, questo è vero, sulla possibilità massima di consumo di suolo potenziale per Rovigo, stabilito in base ai criteri della legge regionale – continua Azzalin - ma questo non significa che vada consumata. Credo sia stato giusto ritirare quella delibera perché era più che altro la risultante tecnica elaborata dall'ufficio. La scelta di ritirarla è anche la logica conseguenza della proroga concessa dalla Regione ai Comuni, fino al 30 settembre, per presentare varianti al Pat in modo da adeguarsi alla legge. Una nuova variante che dia un forte segnale in controtendenza non può che discendere, coerentemente, da quanto contenuto nelle linee programmatiche di questa amministrazione”.

“Se vogliamo rendere effettivi i principi della legge sul contenimento progressivo del consumo di suolo, occorrono politiche volte a recuperare i contenitori pubblici vuoti e avviare una seria politica di rigenerazione urbana – conclude Azzalin - Per questo serviranno forti incentivi e indirizzi comunali ben precisi. E qua si torna al ragionamento iniziale: una Regione che stanziava un contributo di appena 200 mila euro fa ridere”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Graziano Azzalin, capogruppo dem



CONSUMO DI SUOLO Il consigliere del Pd Nello Chendi, contrario alla richiesta della giunta

“Ci sono già 2mila case vuote”

Il commento: “Non c’è bisogno di costruire, si tratta di una scelta politica la faremo insieme”

ROVIGO - Anche se, da entrambe le parti, giurano che il tempo per ragionare con il gruppo di maggioranza sia ancora molto e che, sicuramente, prima o poi si troverà una posizione unitaria, è evidente come, nella coalizione che sostiene il sindaco Edoardo Gaffeo, ci siano due posizioni contrapposte in merito al consumo di suolo. E non si tratta di un argomento qualunque. I programmi elettorali, infatti, sul consumo di suolo erano chiari e condivisi dalla coalizione e, in estrema sintesi, puntavano alla rigenerazione urbana e al consumo di suolo zero. Ma pare invece che, una volta al governo della città, l’amministrazione Gaffeo, o - per lo meno - una parte di questa, abbia cambiato idea, trasformato poi la questione del consumo di suolo in una questione tecnica e non politica. Per giustificare la stima, in-

viata in Regione, del consumo di suolo massimo previsto per Rovigo. Zero? No, anzi. 84 ettari. Che con lo zero proprio non hanno nulla a che fare. Una parte, probabilmente non così piccola, della maggioranza, proprio non ci sta e, anche se si dichiara pronta al dialogo, non pare intenzionata a fare a retrocedere di un passo sulla questione. All’indomani della conferenza stampa degli assessori sul consumo di suolo, appunto, interviene anche il consigliere del Partito Democratico, Nello Chendi. “Credo ci sia ancora tempo per discutere, ma quel che è certo è che Rovigo non ha bisogno di nuove aree per costruire. Ci sono 2mila case in vendita. Ce n’è per tutti i gusti, dagli appartamenti alle case singole. Non ritengo vi sia alcun bisogno di costruirne altre”, commenta il consigliere.

“E anche per quanto riguarda il versante industriale ritengo che vi siano già tanti ettari sui quali costruire e poi sono sulla scena politica da 30 anni e non ricordo di aver mai sentito parlare di grosse realtà che vogliono costruire sul territorio comunale. Non credo arriveranno ora. E, comunque, in ogni caso, lo spazio già c’è”. Una frecciatina agli assessori sulla questione “tecnico o politico” non manca. “Non siamo chiamati ad usare tecnicismi. Ogni delibera è politica - continua Chendi - Non si può parlare di soluzione tecnica, il consumo di suolo è una scelta politica e va discussa come tale. In ogni caso, tornando nel merito della delibera, il mio pensiero è che Rovigo non abbia bisogno di nuove aree. Potremmo, volendo, semplicemente accontentarci della cifra indicata dalla Regione che corrisponde ai 36 ettari”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sopra il consigliere del Partito Democratico Nello Chendi contrario al consumo di suolo così come indicato dalla giunta comunale



Rovigo dall'alto

