

## Rassegna del 04/03/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

04/03/2021	<b>Arena</b>	7	Bauli: serve una visione per Verona	Lorandi Francesca	1
04/03/2021	<b>Arena</b>	8	Verona vince in Italia ma soffre in Europa	Lorandi Francesca	3
04/03/2021	<b>Arena</b>	9	Brescia alleata per gareggiare con i poli di Milano e Venezia	F.L.	5
04/03/2021	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	11	Dossier Verona per il 2040 Una città-perno del Nord insieme all'alleata Brescia	Zuin Alessandro	7
04/03/2021	<b>Corriere di Verona</b>	1	«La sfida per crescere? Una visione d'insieme» - La sfida di «fare squadra» per alzare la qualità della vita	Sorio Matteo	9

### SCENARIO

04/03/2021	<b>Corriere della Sera</b>	24	Per Amatrice piano straordinario «Ricostruiremo il centro storico»	Piccolillo Virginia	11
04/03/2021	<b>Gazzettino Belluno</b>	5	L'esperto: «Pochi gli immobili oggi disponibili sul mercato»	Gabrieli Raffaella	12
04/03/2021	<b>Gazzettino Venezia</b>	8	«Mose, inaccettabile lo stallo dei pagamenti alle ditte»	...	14
04/03/2021	<b>Gazzettino Venezia</b>	17	«Via del Mare indispensabile per il rilancio»	Babbo Giuseppe	15
04/03/2021	<b>Giornale di Vicenza</b>	15	Superbonus 110%: patto tra UniCredit e Cna Veneto	...	16
04/03/2021	<b>Giornale di Vicenza</b>	20	Schianto mortale Dirigenti della A4 verso il processo	Bernardini Matteo	17
04/03/2021	<b>Nuova Venezia</b>	24	Montesyndial, nuova stazione ferroviaria	G.Fav	19
04/03/2021	<b>Nuova Venezia</b>	29	Zoggia: «Via del Mare senza pedaggio ma solo per i residenti»	G.Ca	20
04/03/2021	<b>Nuova Venezia</b>	18	Ci sono 530 milioni al Consorzio nel nuovo Decreto sostegno	Vitucci Alberto	21
04/03/2021	<b>Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso</b>	14	«Tempi troppo stretti per beneficiare del sisma bonus edilizio»	...	23
04/03/2021	<b>Piccolo Trieste</b>	20	Così l'accordo di oggi trasforma Porto vecchio in un nuovo borgo - Residenze, hotel, negozi crociere e spazi verdi: Porto vecchio nel futuro	Tomasin Giovanni	24
04/03/2021	<b>Piccolo Trieste</b>	21	Partono così i sessanta giorni di tempo per costituire il Consorzio di gestione	G. tom.	27
04/03/2021	<b>Tribuna Treviso</b>	18	Ok al piano per il recupero di villa, scuola e caserme - Via al piano da 15 milioni Riquilificherà caserme, Villa Margherita, ex Volta	de Wolanski Federico	28

# Bauli: serve una visione per Verona

«Ci sono molte eccellenze ma dobbiamo fare di più creare strategie nuove e alleanze con aree vicine»

Trestini: «La sfida? Ognuno deve fare la sua parte»

**Trestini: «Uno studio che è a disposizione di tutti: lo sviluppo non può avvenire per settori»**

Francesca Lorandi

Un'occasione per fermarsi e riflettere. Per individuare una strategia di ripartenza e sviluppo della città che si estenda nel tempo, per venti, trent'anni. Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona, le definisce «traiettorie per il futuro» e sono quelle che, insieme ad Ance Verona, ha cercato di delineare commissionando a un istituto indipendente, il Cresme, uno studio della città, «una fotografia del nostro territorio ricco di tante eccellenze ma caratterizzato anche da elementi che stanno perdendo di vivacità. Un'area felice», prosegue Bauli, «che funziona bene quando l'Italia va bene e che funziona meno peggio del resto del Paese quando ci sono crisi. Vogliamo fare di più».

**SERVE UNA VISIONE.** Il primo passo è stato compiuto ieri, con la presentazione da parte di Lorenzo Bellicini, direttore del Cresme, della ricerca «Verona 2040. Scenari strategici per lo sviluppo di Verona e del suo territorio», durante un convegno moderato dal giornalista Dario Di Vico. Si parte quindi da un quadro chiaro e oggettivo della situazione, proseguendo poi con l'individuazione di una serie

di linee strategiche: «Ci sono tante iniziative singole nel territorio», ha aggiunto Bauli, «alcune anche importanti, ma da sole non possono cambiare il posizionamento della città. Serve una visione d'insieme di sviluppo, con obiettivi che vorremmo porci entro i prossimi tre anni, uscendo dagli usuali schemi di pensiero, individuando anche alleanze strategiche con i territori circostanti». Affinché Verona non venga schiacciata, ma possa diventare centro strategico, come lo studio del Cresme ha sottolineato, suggerendo di volgere lo sguardo alla vicina Brescia.

## COMPITO DELLA POLITICA.

«La politica», ha proseguito Bauli, «ha il dovere di fare delle scelte ma noi, come parti sociali, abbiamo la responsabilità di fare le nostre proposte e proporre le nostre visioni».

Obiettivo ambizioso che spiega la partecipazione, all'incontro virtuale di ieri, dei maggiori stakeholder della città, quali Camera di Commercio, Confcommercio, Veronafiere, Quadrante Europa, Università, Fondazione ti, enti pubblici quali Comune, Provincia, Regione, e deputati veronesi.

## ANCE: NO INDIVIDUALISMI.

«Questo studio», ha detto Carlo Trestini, presidente di Ance Verona, «lo vogliamo mettere a disposizione di tutti perché in quest'ultimo periodo ciascuno ha avuto la consapevolezza che lo sviluppo di un territorio, di un sistema cittadino non può avvenire

per settori. Ogni attore coinvolto può fare la propria parte per una visione comune, una prospettiva futura che vada oltre la durata di un mandato, di una presidenza». Senza campanilismi, ha sottolineato il presidente di Ance Verona allineandosi con Bauli, «ma anche stringendo alleanze con centri vicini». Facendo leva sui punti di forza ma pure lavorando sulle criticità radicate in un territorio che, come ha spiegato Bellicini, «rappresenta una delle aree leader del Paese, che gioca una partita rilevante nel contesto nazionale e dialoga con il mondo attraverso esportazioni e turismo».

## IPUNTI SU CUI LAVORARE.

Eppure, nella classifica nazionale, Verona rimane diversi passi indietro su innovazione, welfare e qualità della vita, aspettativa di vita, posti letto ospedalieri per abitanti, migrazione ospedaliera, micro-criminalità: ci sono alcune grandi città italiane che in questi ambiti fanno peggio, ma un territorio che occupa posizioni avanzate sul piano economico e della popolazione dovrebbero fare di meglio. E, facendo di meglio, diventerebbe più attrattivo, vincendo una sfida demografica che è anche sfida competitiva: in questa partita, come ha detto il direttore del Cresme, «si può vincere o perdere ma non si può giocare in posizioni arretrate: bisogna stare in attacco. Ricordando che queste opportunità di crescita e sviluppo non le ha solo Verona; le hanno anche tutti i competitor». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Un patrimonio di dati condiviso**

Ha preso il via prima dell'inizio della pandemia la ricerca realizzata dal Cresme, nata da una collaborazione tra Confindustria Verona e Ance Verona che hanno voluto que-

sto studio per estenderlo poi a tutta la città, per «tracciare traiettorie di sviluppo che non appartengano ai singoli ma che siano patrimonio comune e condiviso verso cui

tendere», hanno spiegato i committenti. Aggiornata con i dati più recenti, relativi al 2020, la ricerca vuole essere una base solida da cui partire per guardare avanti. **F.L.**





Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona



Da sinistra: Dario Di Vico, Michele Bauli, Carlo Trestini e Lorenzo Bellicini FOTOSERVIZIO MARCIHORI

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

**ANALISI.** La ricerca promossa da Confindustria Verona e Ance, e realizzata da Cresme

# Verona vince in Italia ma soffre in Europa

È una delle aree leader del Paese ma nel contesto internazionale è frenata da bassa innovazione e scarsa vivacità demografica

**Quinta per interscambio manifatturiero**  
**Prima esportatrice di marmo e di bevande**

Francesca Lorandi

Un mix economico di pregio, unico nel panorama nazionale: Verona è manifattura, agricoltura, agri-industria, è primario polo-turistico e culturale, e sta vivendo fasi di crescita nel terziario e nella finanza. Un territorio dinamico nel contesto nazionale, che tuttavia perde posizioni man a mano che si allarga il perimetro dell'analisi, confrontando il sistema Verona con i centri urbani che si trovano lungo le direttrici europee, selezionate quindi sulla base di un criterio logistico infrastrutturale e, ampliando ulteriormente lo sguardo, comparandolo con tutte le altre aree metropolitane europee. Il quadro è evidenziato dalla ricerca promossa da Confindustria Verona e Ance Verona e realizzata da Cresme che, attraverso i numeri, sottolinea punti di forza, certo, ma anche diverse criticità.

Ecco allora che, restando all'interno dei confini nazionali, Verona e il suo territorio risultano una delle aree leader del Paese, giocando una partita rilevante nel contesto nazionale e dialogano con il mondo attraverso le esportazioni e il turismo. La provincia è caratterizzata da un tessuto imprenditoriale con un'alta densità di addetti alle imprese rispetto alla popolazione, ottava in Italia per nu-

mero di aziende con oltre 250 dipendenti. E conta su una economia fortemente connessa con i mercati internazionali: è infatti la quinta per interscambio manifatturiero con l'estero, la prima esportatrice di marmo, di bevande, la seconda di prodotti alimentari, la terza per l'export di «cisterne e radiatori», la sesta per le calzature, la nona per il sistema moda e la decima per i macchinari. Risultati che concorrono a fare di Verona la decima provincia per Prodotto interno lordo, l'ottava per crescita del Pil e anche per tasso di disoccupazione. Con 28,2 miliardi di euro di valore aggiunto è la decima realtà economica italiana, ma in termini di valore aggiunto pro-capite è tredicesima, perdendo tre posizioni. Il motivo? È chiaro se si prova a fare un confronto con Bologna, che è il principale competitor di Verona, sesta in Italia per valore aggiunto prodotto, ma terza per valore aggiunto pro capite. Il nodo sta nel numero degli abitanti: Bologna ne conta 400mila, 1,020 milioni se si guarda l'intera provincia mentre Verona ne ha 260mila, 939mila considerando tutta la provincia. «Le dimensioni demografiche del capoluogo», spiega il Cresme, «sono una variabile importante della partita competitiva e possono diventare un obiettivo».

Un nodo che torna anche nel confronto con le 41 città europee selezionate sulla base di un criterio logistico infrastrutturale, perché collocate lungo le reti trans-europee Ten-T. Nonostante l'economia fortemente orientata all'esportazione e internazionalizzata e una piattaforma

logistica di primo piano qual è l'interporto Quadrante Europa, Verona si colloca in una posizione defilata, la ventottesima. Va detto che su undici città italiani in classifica, sei si posizionano alle spalle di Verona. «Gli elementi che contribuiscono a determinare una performance per certi versi così modesta nel confronto internazionale sono legati a deficit ben noti del nostro sistema Paese come la dinamica demografica», evidenzia il Cresme, «l'innovazione, la bassa crescita economica: in sostanza le altre aree europee crescono demograficamente di più, innovano di più, e crescono economicamente di più». Il quadro diventa ancor più complesso, e per certi versi sfavorevole, nel confronto con le 274 aree metropolitane europee: Verona si colloca al di sotto della linea mediana europea, al 192esimo posto. Significa che solo il 30% delle regioni europee registra un valore inferiore rispetto al territorio scaligero. «Le criticità», segnala il report, «emergono in riferimento alle capacità innovative, alla bassa vivacità demografica e alla modesta appetibilità del mercato immobiliare. Mentre migliore risulta la posizione di Verona rispetto all'indice generale di performance economica e, soprattutto, rispetto ai numeri del turismo cittadino». •



## L'esempio delle città europee

Crescere all'interno riqualificando l'ambiente urbano. Le traiettorie per la Verona del 2040 devono seguire l'esempio di grandi città come Stoccolma e Copenaghen, con

attenzione a rigenerazione urbana e sostenibilità, con uno sviluppo demografico, economico e strategico-infrastrutturale progettato in modo sostenibile e partecipato. Lo

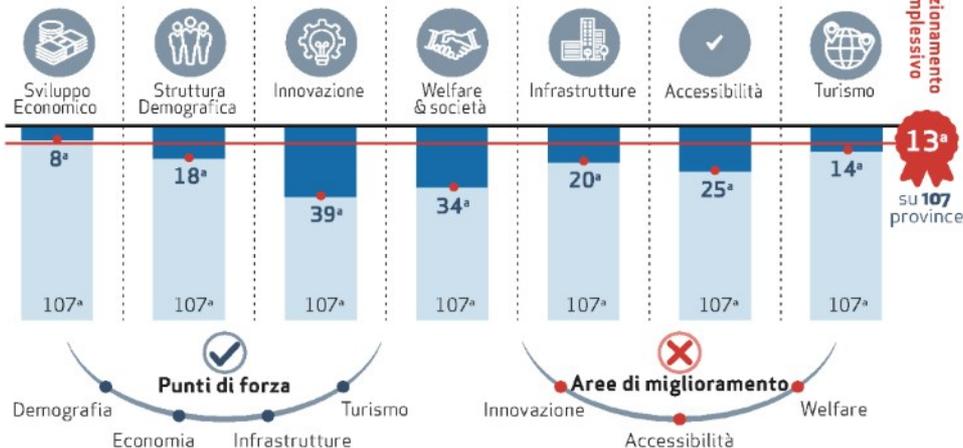
indica la ricerca Cresme, che suggerisce agli stakeholder che contribuiranno al piano strategico di prendere esempio anche da Nantes, Amburgo, Barcellona. **F.L.**

## Verona nel contesto italiano

### Verona 2040 - Scenari strategici



Indicatori/posizionamenti (tot.107)



Il quartiere fieristico e Verona Sud visto dall'alto

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

**PROSPETTIVE.** Demografia e territori, da 259mila abitanti la città può puntare ai 285mila oppure ritornare a 250mila

# Brescia alleata per gareggiare con i poli di Milano e Venezia

Le sinergie con il capoluogo lombardo porterebbero ad un polo economico nazionale efficiente e produttivo che però ora deve puntare a migliorare la qualità dell'ambiente

## L'obiettivo è la crescita della popolazione, rafforzando il nodo strategico infrastrutturale

I prossimi anni saranno segnati da una competizione, accelerata dalla pandemia, tra città e città, tra città e territori. Verona partendo dai suoi 259mila abitanti, da qui al 2040 può crescere fino a 285mila, oppure tornare a 250mila. Tutto dipenderà dalla sua capacità attrattiva, fattore discriminante che determinerà il suo ruolo non solo nel contesto italiano ma anche in quello internazionale.

**DIMENSIONI.** Le dimensioni demografiche del capoluogo sono infatti una variabile importante della partita competitiva e possono diventare un obiettivo. Oggi Verona è debole, schiacciata tra i poli Milanese a Ovest e quello Veneziano a Est: eppure il centro potrebbe essere ampliato, seguendo in parte le ipotesi che hanno caratterizzato i piani strategici di Stoccolma e Copenhagen, o ancora Nantes, Amburgo, Barcellona, e molte altre città europee.

**PERNO STRATEGICO.** Le carte da giocare ci sono tutte, sottolinea la ricerca promossa da Confindustria Verona e Ance, Associazione nazionale costruttori edili di Verona e realizzata dal Cresme, Centro ricerche economiche, sociologiche e di mercato: la difficile situazione determinata dalla

pandemia, i risvolti strategici della politica economica e la nuova fase degli investimenti associata alle caratteristiche stesse del modello economico veronese, alle dinamiche delle reti di comunicazione e di trasporto, al profondo scenario che cambierà le relazioni tra sistemi economici nell'arco di pochi anni, evidenziano il ruolo di perno strategico di Verona. Ma anche il rischio di essere margine di poli che possono essere più dinamici.

**COMPETIZIONE.** La competizione con altri territori è quindi aperta, si può giocare da soli o si possono sviluppare strategie di partnership, partendo in ogni caso da un progetto strategico che guardi avanti, che disegni il futuro della città.

**SGUARDO A BRESCIA.** Se si sceglie la strada dell'alleanza, sottolinea la ricerca, Brescia potrebbe essere un importante partner: due città da 300mila abitanti, 2,5 milioni se si considerano pure i territori provinciali. Una coalizione che darebbe vita al nuovo cuore economico italiano, efficiente, produttivo, in grado di offrire lavoro e qualità della vita, intervenendo nella città migliorando le proprie criticità ambientali, in linea con gli obiettivi dell'Onu e quelli del Recovery and Resilience Plans dell'Europa.

**AMBIENTE.** Perché la qualità dell'aria e dell'acqua è un ulteriore tasto dolente per Verona e qualsiasi piano strategico che voglia disegnare la città

nei prossimi dieci, vent'anni, deve porre come priorità la questione ambientale. Un tema che riguarda anche il consumo di suolo, altro problema da affrontare: «Una partita di rilancio», spiegano Confindustria Verona e Ance Verona, «si gioca sugli investimenti, sullo sviluppo e sulla rigenerazione urbana. Interventi e progetti sono in atto, basti pensare alla riqualificazione urbana di Veronetta, o all'iniziativa "Vuoti a rendere", o alle aree ferroviarie, solo per fare qualche esempio, ma pensiamo che ci sia spazio per una riflessione più ambiziosa che rilanci la città e le sue dimensioni su una scala diversa, integrando nella visione quello che si sta pensando di fare con quello che si potrebbe fare».

**INFRASTRUTTURE.** Lo studio indica anche la direzione: l'obiettivo, si spiega, dovrebbe essere quello di far crescere di dimensioni demografiche ed economiche la città, puntando quindi sul nodo strategico-infrastrutturale di Verona attraverso un modello di sviluppo sostenibile che sia in grado di risolvere le criticità ambientali che la caratterizzano.

«Come stanno insegnando le città del nord-Europa», si legge nella ricerca, «crescere all'interno riqualificando l'ambiente urbano. È in sostanza una sfida in grado innescare l'idea di un "progetto di futuro" che veda raccolti, partecipanti, all'insegna di un principio di corresponsabilità, i principali stakeholder del territorio». • F.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Sfide, obiettivi e opportunità

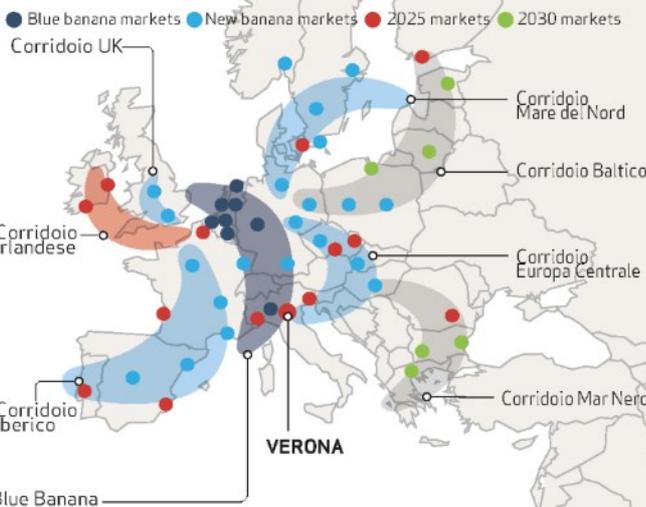
### Verona 2040 – Scenari strategici



#### Verona 2020

- OPPORTUNITÀ E RISCHI**
- Diventare snodo cruciale delle reti di trasporto dei prossimi anni grazie ai progetti di collegamento regionali, nazionali ed europei
- Rimanere a margine di altri poli (benchmark Bologna)
- Nuove risorse, sottoforma di investimenti, per il rilancio nel post-pandemia
- Spesa di fondi pubblici ed europei in assenza di una visione strategica

#### Le aree di sviluppo europeo



#### Verona 2040



#### SFIDE E OBIETTIVI

- Sviluppo demografico, economico e strategico-infrastrutturale progettato in modo **sostenibile e partecipato**
- Avvio progetti integrati concreti, in linea con gli **indirizzi europei**
- Collaborazione tra gli stakeholder all'insegna della **corresponsabilità**, anche a livello nazionale **e con territori vicini sinergici come Brescia**
- Ampliamento del centro di Verona sull'esempio di grandi città europee come Stoccolma e Copenaghen, con attenzione alla **rigenerazione urbana** e alla **sostenibilità**
- Investimento fondi post-pandemia in progetti che seguano un **ponderato piano strategico**, per rilanciare il territorio e risolverne le criticità

L'EGO-HUB

FONTE: Cushman & Wakefield, The changing face of distribution: The Shape of Things to Come

### La sfida

**POPOLAZIONE.** Due anni fa Verona ha superato Venezia diventando la città più popolosa del Veneto. Tra 2017 e 2019 è cresciuta di circa 2mila abitanti, cifra più alta tra i capoluoghi veneti, la maggior parte dei quali ha riportato invece segno negativo. Nell'anno della pandemia Verona ha perso 860 abitanti. L'aumento demografico sarà la sfida per i prossimi decenni perché si rivelerà determinante per la competitività: le previsioni pongono Verona di fronte a una forbice, da qui al 2040 può crescere fino a 285mila abitanti, oppure tornare a 250mila. Tutto dipende dalla capacità attrattiva che dimostrerà di possedere la città. F.L.

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

# Dossier Verona per il 2040 Una città-perno del Nord insieme all'alleata Brescia

Lo studio Confindustria-Ance: la vicina lombarda partner ideale

**Michele Bauli**  
Il domani?  
Una città  
che  
attrae  
le persone  
e le faccia  
stare bene

**3,7**

Il valore della  
produzione  
nelle  
costruzioni è di  
3,7 miliardi

**21,8**

Gli addetti al  
settore  
agroalimentare  
sono il 21,8%  
de totale

**VERONA** C'è una Verona visionaria che si immagina, di qui a vent'anni, come una piccola metropoli di 300.000 mila abitanti (vedi al capitolo: aspirazioni. Oggi i residenti sono 258 mila e rotti), collocata proprio al centro delle grandi reti di comunicazione trans-europee (vedi al capitolo: realtà. Questo è un dato di fatto incontrovertibile). In mezzo, ci sono le ambizioni di una città che, nel 2019, si è scoperta la più grande del Veneto per popolazione, superando il capoluogo Venezia, e soprattutto le consapevolezza di un territorio particolarmente dinamico e competitivo sullo scacchiere italiano.

Questi scenari strategici emergono con grande nettezza dal «dossier Verona» che la locale Confindustria, in tandem con l'Ance (l'associazione dei costruttori), ha commissionato al Cresme, il centro di ricerche economiche e di mercato per l'edilizia. I risultati della ricerca sono stati presentati ieri pomeriggio, nel corso di un dibattito in streaming cui hanno partecipato Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona, Carlo Trestini, numero uno dell'Ance provinciale e Lorenzo Bellicini, direttore Cresme, moderati dal giornalista del Corriere, Dario Di Vico.

Lo studio evidenzia come Verona e il suo territorio, pur con alcune limitazioni soprattutto sul versante della qualità ambientale, siano una delle

aree trainanti del Paese, che dialoga con il resto del mondo attraverso una rilevante dinamica relativa alle esportazioni e, quando torneranno le condizioni per viaggiare in sicurezza, al turismo. Qualche esempio statistico: Verona è la decima provincia italiana per Prodotto interno lordo (e l'ottava in relazione al suo tasso di crescita); è caratterizzata da un tessuto imprenditoriale con un'altissima densità di addetti in rapporto alla popolazione (è ottava in Italia per imprese con più di 250 dipendenti) e la sua economia è fortemente connessa con i mercati internazionali, essendo la quinta realtà in Italia per interscambio manifatturiero con l'estero.

Fin qui siamo alla fotografia dell'esistente. Ma è lo slancio verso ciò che Verona potrebbe o vorrebbe diventare, da qui al 2040, a innervare le valutazioni della ricerca Cresme, sotto lo slogan: si può puntare più in alto (colmando i ritardi con i competitor italiani ed europei). Infatti, paragonata alle altre 40 città di medie dimensioni individuate in ambito continentale per la loro competitività logistica e infrastrutturale (quelle italiane sono Venezia, Torino, Bologna, Firenze, Padova, Brescia, Bergamo, Bari, Catania e Palermo), Verona si colloca oltre la metà della graduatoria, al 28esimo posto. I deficit che contribuiscono a determinare questa posizione non brillantissima vanno dai

ritardi nell'innovazione alla bassa crescita economica, dalla carente dinamica demografica ad alcuni fattori ambientali (soprattutto la qualità dell'aria, che nella Pianura Padana sappiamo essere scadente) che costituiscono elementi di freno.

Detto tutto questo, Verona comunque sa di poter giocare un ruolo di perno strategico nel Nord Italia e tra l'Italia e l'Europa continentale. Il dossier del Cresme evidenzia come, in ambito geopolitico, oggi il principale concorrente interno di Verona potrebbe essere più Bologna che non Padova. E poiché la competizione con gli altri territori è aperta, la partita si può giocare da soli oppure si possono sviluppare strategie di partnership. In questa prospettiva, secondo la ricerca, è probabilmente Brescia l'alleato più adeguato a Verona: due città da (potenziali) 300.000 abitanti ciascuna, 2,5 milioni di residenti nelle due province, un «cuore» economico del Paese efficiente e produttivo, che punti a offrire opportunità di lavoro ma anche qualità della vita (nel mezzo, non per niente, si colloca il lago di Garda). Un'ulteriore conferma del fatto che Verona, per le sue direttrici di sviluppo, guarda più volentieri a ovest piuttosto che a est. Più fuori dal Veneto che dentro la sua regione di pertinenza.

**Alessandro Zuin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Verona territorio di imprese

8<sup>a</sup> PROVINCIA ITALIANA PER SVILUPPO ECONOMICO

## Verona 2040 - Scenari strategici



### Previsioni macroeconomiche

**-8,8% PIL nel 2020**  
(vs -10,2% nazionale e -9,5% regionale)  
\*stima elaborata secondo il modello CRESME

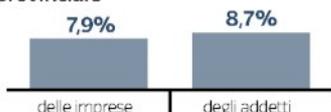
### Filiera industriale



### Domanda estera

**10° posto in termini di esportazioni totali** (vocazione internazionale)

### Il peso del turismo nell'economia provinciale



### Imprese e addetti

**11°** provincia italiana per numero di imprese (75.200)

**9°** provincia italiana per numero di addetti (357.000)

**1°** provincia in Veneto per imprese con più di 250 addetti

### Performance economiche

**1°** provincia in Veneto per valore aggiunto pro capite

### Mercato del lavoro

**3°** posto in Italia per crescita annua media degli occupati (periodo 2019-2015)

Livello di disoccupazione 2019 vicino ai livelli strutturali di piena occupazione

**8°** provincia italiana per tasso di disoccupazione

L'Ego-Hub



## IL DIBATTITO, BAULI: FARE SQUADRA

«La sfida per crescere?  
Una visione d'insieme»

**VERONA** La fotografia dell'oggi? «Un territorio fatto di eccellenze e di punti che stanno perdendo in vivacità - dice il presidente di Confindustria Verona Michele Bauli — Il domani? Una città che attragga le persone e le faccia stare bene». La strada è quella di «Fare squadra».



La strada è quella di a pagina 11 **Sorio**

# La sfida di «fare squadra» per alzare la qualità della vita

Dal turismo da rilanciare all'ambiente da migliorare: «Ora ci serve una road-map»

di **Matteo Sorio**

**VERONA** La fotografia dell'oggi? «Un territorio fatto di eccellenze e di punti che stanno perdendo in vivacità — dice Michele Bauli — Il domani? Una città che attragga le persone e le faccia stare bene». Cioè che crei competitività, opportunità di lavoro e, al contempo, migliori la qualità della vita. Secondo il presidente di Confindustria Verona, la strada è quella di una missione sempreverde e da sempre complessa: «Fare squadra. Le iniziative singole, da sole, non possono cambiare il posizionamento di Verona. Serve una visione d'insieme». Serve anche un metodo che, Bauli, riassume così: «Le scelte spettano alla politica, il nostro compito è proporre analisi e progetti».

Analisi e progetti saranno il prossimo passo di «Verona 2040». Quello di ieri è stato un «primo step», come lo definiva anche Dario Di Vico, giornalista del *Corriere della Sera* e moderatore del dibattito seguito alla presentazione dello studio dell'istituto Cresme. Un dibattito con diversi spunti. Per il sindaco, Federico Sboarina, «lo studio di Cresme evidenzia l'attrattiva di Verona e le criticità soprattutto ambientali, legate anche al posizionamento geografico nella pianura padana». Verona, dice Sboarina, deve «dare vigore alle grandi infrastrut-

ture, dall'aeroporto agli asset autostradali passando per la fiera». Ma c'è anche l'ambiente: «La rigenerazione urbana è uno degli aspetti su cui stiamo lavorando attraverso la Variante 29». E, oltre all'ambiente, una necessità, anzi due: «La prima è ritrovare il turismo — così Sboarina — la seconda è ragionare insieme nella direzione indicata dallo studio».

Una direzione su cui si sono concentrati dapprima Lorenzo Bellicini, direttore di Cresme, e Carlo Trestini, presidente di Ance Verona. Riflette Bellicini: «La forza di Verona sta nel mix tra turismo, capacità economica, internazionalità. Le debolezze sono legate, peraltro, agli obiettivi dell'Europa: il verde, la qualità dell'aria, la qualità della vita». Ecco allora Trestini: «Tutte le criticità che Verona mostra possono diventare opportunità». Nel suo intervento Paolo Arena, presidente del Caltulo e di Confcommercio, ha dichiarato che «il gioco di squadra deve fondarsi su una road-map molto chiara circa "chi" fa cosa e "come" lo si fa, perché tante volte si è sentito parlare di gioco di squadra, in città, ma il problema di come attuare le scelte è rimasto. Il primo obiettivo, a mio parere, è far rivedere il nome di Verona sui corridoi più importanti come la Via della Seta. In generale, invece, l'aeroporto non va dimenticato come snodo fondamentale». Così,

dal canto suo, Maurizio Danese, presidente di VeronaFiere: «Il sistema fieristico è stato il primo a chiudere e sarà l'ultimo a riaprire. Il concetto di squadra va trasposto anche nel nostro settore. E devo dire che il Covid ha spinto gli attori a non guardare più soltanto al singolo campanile».

Per il vicepresidente della Regione Veneto, Elisa De Berti, «Verona non va da nessuna parte se dietro non ha il "sistema Veneto". A livello politico, parlando di infrastrutture, Roma ha scelto d'investire di più sui porti di Trieste e Genova. Sono aspetti da tenere presente perché si deve giocare di squadra anche a livello regionale». Tornando all'ambiente, da Roma è intervenuta Alessia Rotta, deputata Pd e presidente della Commissione ambiente alla Camera: «Verona è interessata all'avanzamento di corridoi importanti, la Tav che attualmente è giunta al lotto Verona-Vicenza, e il Brennero, dove c'è un "problema austriaco" che stiamo cercando di risolvere». Come Sboarina, sulla Variante 29 ha insistito.



in tema di ambiente, anche l'assessore comunale all'Urbanistica, Ilaria Segala: «La Variante agisce su aree dismesse e in contemporanea stiamo operando con il Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima, che premia interventi in quella direzione». Per l'europarlamentare del M5S Marco Zullo, «la Verona di domani deve puntare anche alla qualità del lavoro che poi incide sulla qualità della vita». Quella qualità della vita che passa anche dalla cultura. A ricordare il ruolo dell'Arena è stata Cecilia Gasdia, sovrintendente della Fondazione Arena: «Se soffre l'Arena, soffre la città. Noi stiamo lavorando per il futuro. Certo, non oso pensare cosa sarebbe successo se l'Arena fosse in Germania, dove la Merkel sta davvero curando la cultura: il punto di forza della nostra città merita attenzione dal governo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Sboarina**  
La prima necessità è ritrovare il turismo, la seconda è ragionare insieme nella direzione indicata



**Arena**  
Il primo obiettivo, per me, è far rivedere il nome di Verona sui corridoi più importanti come la Via della Seta



**Danese**  
Le fiere le prime a chiudere e le ultime a riaprire. Il concetto di squadra va trasposto al nostro settore



La parola

## VERONA 2040

La ricerca «Verona 2040», promossa da Confindustria Verona e Ance Verona e realizzata da Cresme, è stata pensata per offrire una rappresentazione puntuale del territorio della nostra provincia, dalla demografia all'economia, dall'ambiente al turismo. Una rappresentazione che grazie all'individuazione di punti di forza e di miglioramento punta ad essere una base solida per guardare avanti e innestare progetti che coinvolgano tutto il territorio scaligero in un'idea di crescita e sviluppo condivisi. Il rapporto è stato presentato ieri nella sede di Confindustria alla stampa e agli stakeholder del territorio per avviare un primo processo di riflessione



### Confronto

Da sinistra Dario Di Vico, giornalista del Corriere della Sera; Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona; Carlo Trestini, presidente di Ance Verona; Lorenzo Bellicini, direttore di Cresme

## Legnini: contributi, +62% di richieste

# Per Amatrice piano straordinario

## «Ricostruiremo il centro storico»

«La ricostruzione del centro storico di Amatrice? Siamo vicinissimi». L'annuncio più atteso dagli abitanti del borgo raso al suolo, in quell'alba di terremoto del 24 agosto 2016 che causò centinaia di vittime, è stato azzardato più volte. Ma stavolta a farlo è il commissario straordinario alla ricostruzione, Giovanni Legnini, autore di una semplificazione burocratica che nel centro Italia ha sconfitto anche la pandemia. Riuscendo a registrare in soli dieci mesi, segnati dai lockdown che hanno ostacolato pratiche e lavori, un balzo in avanti nella ricostruzione del 62%. Sia per le domande presentate (passate da 12mila a 20mila, per un importo complessivo di 5,6 miliardi di euro), sia per quelle approvate (salite da 4.200 a quasi 7 mila)

Un'accelerazione dovuta alla rivoluzione normativa operata con l'Ordinanza 100 che ha disboscato la giungla di disposizioni contraddittorie che paralizzava uffici, tecnici e cittadini, e con la 107 che ha sbloccato la ricostruzione dei comuni più colpiti, introducendo i programmi straordinari che potranno avvalersi dei poteri, anch'essi straordinari, concessi da governo e Parlamento. E ce ne sarà uno anche per Amatrice.

«Finalmente siamo stati ascoltati: sono state cambiate le norme e c'è stata la semplificazione compiuta da Legnini, altrimenti nemmeno fra

50 anni avremmo rivisto Amatrice» conferma, soddisfatto, il sindaco Antonio Fontanella. Non è l'unico. Già 30 i sindaci che hanno colto l'opportunità dei poteri straordinari per la ricostruzione pubblica. Nel 2020 sono stati spesi 60 milioni di euro (+32%). Ed entro l'anno si prevede l'avvio di 624 nuovi cantieri. «Siamo consapevoli che c'è ancora molto da fare — spiega Legnini al *Corriere* —, anche se aver registrato questi numeri nell'anno della pandemia è un risultato che non era scontato. E che pone le giuste premesse affinché entro quest'anno ci sia il definitivo decollo della ricostruzione».

Una «strategia», quella del commissario, basata su alcuni cardini: «Semplicità delle regole, della loro chiarezza e stabilità, di un modello di ricostruzione di qualità, sicuro e sostenibile, dell'integrazione della ricostruzione materiale degli edifici con iniziative di rinascita economica e sociale di questi territori». Per questo, annuncia Legnini in un Forum dell'Ansa, «io e Fabrizio Curcio abbiamo presentato insieme, sul progetto Recovery Plan, un programma di interventi sullo sviluppo dell'economia e sui borghi da 1 miliardo e 780 milioni che il governo ha postato su quel capitolo specifico».

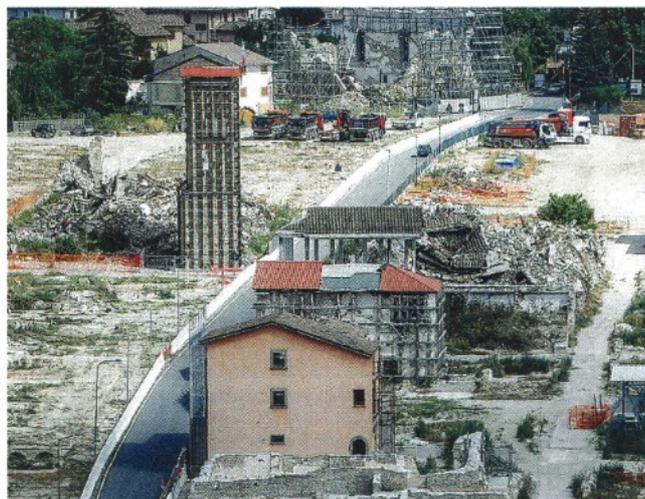
**Virginia Piccolillo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La vicenda

● Il 24 agosto del 2016, alle ore 3 e 36, una scossa di terremoto di magnitudo 6 ha colpito il centro Italia

● Amatrice è stato uno dei comuni rasi al suolo dal sisma



### Lavori in corso

Una veduta di Amatrice alla fine dello scorso mese di agosto con i segni del sisma che la rase al suolo nell'estate 2016 (Fabiano / LaPresse)



# L'esperto: «Pochi gli immobili oggi disponibili sul mercato»

## IL COLLOQUIO

**BELLUNO** L'emergenza Covid-19, nel bene e nel male, ha influito sul mercato immobiliare della provincia di Belluno. Se da una parte la situazione ha invogliato tante persone ad acquistare o affittare per un lungo periodo una casa tra le Dolomiti bellunesi, considerata area salutare distante da possibili contagi, è vero anche che la prudenza non manca. «Nel complesso - afferma Carlo De Biasio, socio dell'agenzia Dolomitissime con il fratello Sergio e con Giuliano Dal Magro - il mercato immobiliare bellunese degli ultimi mesi si è mosso positivamente». La mancanza di certezze, il rallentamento di ogni attività, le restrizioni nei rapporti sociali, la grande preoccupazione economica, non aiutano a mantenere l'entusiasmo e la capacità di reazione. «In questo contesto - afferma Carlo De Biasio - si collocano anche le decisioni nell'immobiliare: il lockdown ha amplificato la voglia e la necessità di ricerca di immobili più grandi, con giardino, in posizioni più tranquille; da un lato i tassi di interesse rimangono molto convenienti, dall'altro però la preoccupazione per una possibile crisi e incertezza lavorativa invitano alla prudenza nell'acquisto». I clienti, dunque, hanno la necessità di confrontarsi con professionisti che li aiutino a fare valutazioni a 360 gradi per affrontare con serenità una compravendita: chi riesce a creare queste condizioni ha

risposte positive dal mercato. «La nostra agenzia Dolomitissime - spiega De Biasio - è presente sul territorio dal 1977 con cinque uffici aperti al pubblico a Falcade (sede della società), Alleghe, Agordo, Sedico e Val di Fassa in Trentino. La gestione delle case vacanza per affitti brevi (circa 600/650 posti letto), ci permette di avere dati statistici indicativi nella zona di competenza. E quindi nel corso della stagione estiva 2020 la montagna, vista come oasi di sicurezza e tranquillità, ha avuto riscontri positivi sia in termini di locazione che di acquisto e ha dato agli operatori turistici una boccata di ossigeno. La situazione attuale è invece di evidente preoccupazione con impianti sciistici e alberghi chiusi, in attesa di capire l'evoluzione della situazione sanitaria e delle conseguenti disposizioni».

### LE COMPRAVENDITE

«Le richieste di acquisto - sottolinea De Biasio - arrivano da imprenditori e professionisti alla ricerca di immobili da ristrutturare pronti a cogliere l'opportunità delle importanti agevolazioni fiscali di eco-bonus e sisma-bonus e da clienti interessati a un "punto di appoggio" nelle Dolomiti che si possa affittare nei periodi di non utilizzo. Non manca l'interesse per abitazioni più prestigiose, su fascia di prezzo più elevata, purché rispettino caratteristiche costruttive di qualità e abbiano bella vista ed esposizione al sole, meglio se in un contesto che rispecchi la tradizione architettonica tipica dei luoghi: con una bat-

tuta, il bello piace sempre. Il mercato delle Dolomiti suscita interesse anche per clienti stranieri: hanno acquistato in zona o chiesto informazioni in prevalenza persone provenienti dal nord Europa - Olanda, Belgio, Germania, Gran Bretagna - alcuni con lo scopo di passare qualche settimana di vacanza nella nostra terra, altri programmando "nuove vite". Ricordo con piacere Charlotte e Hans, giovane coppia che, lasciato il Belgio, ha ristrutturato una vecchia casa padronale in comune di Rocca Pietore ricavandone quattro moderni appartamenti e investito riconvertendo una bella villa in B&B. Segnale che con impegno e visione i risultati si possono ottenere: una speranza per il futuro della montagna anche e soprattutto in questo momento».

### LA SITUAZIONE

«Dall'estate scorsa - conclude De Biasio - molto del prodotto disponibile è stato venduto e in questo momento si rileva una diminuzione degli immobili sul mercato, determinando una stabilità dei prezzi con una tendenza a un incremento di qualche punto percentuale. La capacità di identificare il giusto prezzo in un mercato con queste caratteristiche è determinante per la conclusione delle trattative, certo chi compra cerca il prezzo più conveniente e chi vende di incassare il più possibile, solo la corretta e trasparente fotografia del valore attuale può creare le condizioni di un accordo, in questo la necessità della massima attenzione degli operatori del settore».

**Raffaella Gabrieli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





L'ANALISI Carlo De Biasio



**B&B Un sogno anche per chi vive all'estero: un immobile da dedicare alla ricettività** (archivio)

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

## Appello della Vanin al Ministro

### «Mose, inaccettabile lo stallo dei pagamenti alle ditte»

► **VENEZIA** Come portavoce del Movimento 5 Stelle nella VII commissione Cultura e Istruzione del Senato, la deputata Orietta Vanin chiede al nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Enrico Giovannini come intenda agire sull'esposizione debitoria del Consorzio Venezia Nuova e sul mancato trasferimento dei fondi alle aziende e quali azioni intenda intraprendere nei confronti dei presunti responsabili. Perché secondo Vanin, è «in dubbio il raggiungimento da parte del Commissario straordinario designato, dell'obiettivo di completamento del Mo.SE entro il 31 dicembre 2021». Vanin ricorda che «Le aziende consorziate che lavorano al completamento del Mose e all'innalzamento delle barriere a protezione di Venezia e Chioggia, vivono, fin dal 2018, una situazione di stallo dei pagamenti da parte del Cvn. Il debito nei loro confronti ha raggiunto quota 20 milioni di euro, compromettendo seriamente il completamento degli interventi e il sollevamento delle barriere del Mose in caso di necessità. I debiti complessivi accumulati dal CVN ammontano a circa 110 milioni di euro e la recente situazione di conflitto di competenze tra il Commissario straordinario per il Mose, il Provveditore alle opere pubbliche di Venezia e il Commissario liquidatore dello stesso consorzio, ha peggiorato la situazione. Ultimo esempio, l'incarico di consulenza conferito dal Commissario straordinario all'Ing. Francesco Ossola che ha gravato ulteriormente sulla situazione finanziaria- incarico già concluso da parte del Commissario Liquidatore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



# «Via del Mare indispensabile per il rilancio»

► Confcommercio:  
 «Per le risorse occorre coinvolgere lo Stato»

**ANGELO FALOPPA:**  
**«ORA BISOGNA CONCRETIZZARE QUELL'IDEA PROGETTUALE DI CUI SI STA PARLANDO DA TROPPI ANNI»**

## SAN DONA' / JESOLO

«La strada di collegamento con le località balneari è una infrastruttura indispensabile per il futuro (ed il presente) del turismo di tutte le nostre aree».

Il presidente di Confcommercio San Donà-Jesolo, Angelo Faloppa, interviene e rilancia la discussione legata alla necessità di realizzare una nuova viabilità che permetta un più agevole raggiungimento delle località turistico-balneari della costa, evitando intasamenti e code (che provocano inquinamento), con il transito ordinario.

«In questo momento storico – spiega Faloppa – di difficoltà dell'economia in generale e del turismo in particolare, con tutta la sua filiera, con la necessità di creare le condizioni per un pronto rilancio, diventa fondamentale andare a concretizzare un'idea progettuale di cui si sta parlando da fin troppi anni, quella legata ad un sistema viario fortemente votato al turismo. Da imprenditore, oltre che da rappresentante di una delle più rappresentative associazioni di categoria del territorio, non posso che cogliere con particolare soddisfazione il vedere che tutti i sindaci si sono espressi compatti nel riconoscere come vitale l'intervento

sulla viabilità di collegamento verso le località di mare, superando campanilismi e diverse colorazioni politiche. Naturalmente spetterà poi ai tecnici stabilire quale possa essere la soluzione progettuale migliore».

Ad essere ribadita, dunque, è la necessità di realizzare una strada a scorrimento veloce tra il casello di Meolo e il litorale, per la quale viene invocato un intervento pubblico a livello nazionale. «Siamo coscienti – aggiunge Faloppa - che la Regione non possa disporre delle risorse indispensabili per realizzare un'opera pubblica di tale portata. Però siamo convinti che, se procediamo compatti verso questa direzione, si possa avere la forza per chiedere un intervento a livello nazionale, anche a fronte delle scelte del premier Mario Draghi che ha reinserito il discastero (con portafoglio) dedicato al turismo, nominando come ministro l'onorevole Massimo Garavaglia.

E' la tangibile testimonianza di come finalmente il turismo venga concretamente riconosciuto come una delle forze trainanti dell'economia nazionale. Potrebbe essere la svolta decisiva per passare dalle parole ai fatti».

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**TURISMO Confcommercio**  
 spinge per la Via del Mare



**COL CONSORZIO FIDI****Superbonus  
110%: patto  
tra UniCredit  
e Cna Veneto**

Superbonus 110%: UniCredit e Cna Veneto lanciano «una collaborazione per fornire supporto alle imprese. Con la partnership - spiega una nota - si prevede un ruolo attivo di Cna per la fornitura dei servizi di assistenza tecnica e delle asseverazioni previste dalla legge. Questo permetterà alle imprese associate che si rivolgeranno ad UniCredit di migliorare i tempi di lavorazione delle richieste avanzate». La gestione finanziaria delle pratiche sarà supportata dal Consorzio Fidi Sviluppo artigiano. «Inoltre, l'accordo prevede lo scambio e la condivisione di tutti i riferimenti territoriali sia del sistema Cna regionale che di UniCredit, con l'obiettivo di fornire assistenza e supporto alle imprese e ai cittadini».

In sostanza «le imprese esecutrici dei lavori di riqualificazione energetica e sismica, intenzionate ad applicare lo sconto in fattura al committente, potranno rivolgersi alla banca per richiedere la cessione dei futuri crediti, attivando una linea di credito dedicata che si chiuderà alla maturazione dei crediti fiscali stessi». Via, in caso, anche alla cessione dei crediti fiscali alla banca. ●



L'INCHIESTA. L'incidente avvenne il giorno di Capodanno del 2019

# Schianto mortale Dirigenti della A4 verso il processo

Tra i sei indagati, assieme ai quattro componenti della commissione tecnica che avallò il collaudo della tangenziale, anche Brentegani della Bs-Pd

**L'auto della  
vittima, un operaio  
vicentino di 55  
anni, centrò  
la cuspide  
del guardrail**

Matteo Bernardini

La procura ha chiuso l'inchiesta relativa all'incidente, avvenuto lungo la tangenziale, che il giorno di Capodanno del 2019 costò la vita a Roberto Biasin, operaio di 55 anni che viveva in città, ai Ferroviari. Il pubblico ministero Hans Roderich Blattner, al termine delle indagini preliminari, ha iscritto sul registro degli indagati sei persone. A vario titolo sono tutte accusate di omicidio colposo.

**GLI INDAGATI.** Le sei persone finite sul registro degli indagati sono Alberto Brentegani, 58 anni, di Pastrengo (in provincia di Verona, responsabile funzione esercizio autostradale dell'autostrada Brescia Padova); Marco Perrotti, 69 anni, residente a Verona, direttore dei lavori e autore del progetto della perizia di variante eseguita in relazione delle opere e delle forniture necessarie alla costruzione della tangenziale Sud di Vicenza (approvata dal

ceda della Brescia-Padova nel 2003 e successivamente anche da Anas). E ancora, Antonella Accrogliano, 59 anni, romana; Antonello Colosimo, 60 anni, anche lui residente a Roma; Peppino Marascio, 82 anni, di Catanzaro; ed Elisa Infante, 76 anni, di Roma: tutti e quattro componenti della commissione di collaudo. Gli indagati sono difesi dagli avvocati Fabio Pinelli, Giuseppe Di Trocchio, Francesco Prota, Costantino Romano Marini, e Stefano Genovese.

**LE ACCUSE.** Secondo il sostituto procuratore Blattner, che aveva anche disposto il sequestro del guardrail contro cui era finita l'auto di Biasin; Perrotti avrebbe portato delle modifiche alla tangenziale rispetto al progetto originario. I componenti della commissione avrebbero invece garantito e collaudato i lavori nonostante mancasse una barriera che invece sarebbe stata prevista nella perizia della variante; una mancanza che non avrebbe impedito la fuoriuscita dell'auto condotta dall'operaio e, conseguentemente, il suo decesso. Brentegani, infine, non avrebbe verificato le condizioni di adeguatezza del tratto della tangenziale non accorgendosi della mancanza della barriera che avrebbe potuto salvare la vita a Biasin.

**L'INCIDENTE.** Roberto Biasin, che abitava in città al civico 27 di via Rossi ai Ferroviari, è deceduto poco prima delle 17 del primo giorno dell'anno del 2019. In base ai rilievi svolti dalla polizia stradale, l'automobilista quel giorno imboccò viale Annecy al volante della propria Hyundai i30 ma subito dopo perse il controllo della vettura. Che salì sul cordolo e sul terreno dello spartitraffico per poi schiantarsi contro la cuspide del guardrail. L'impatto fu particolarmente violento e la barriera penetrò nell'abitacolo dell'utilitaria per almeno un metro e mezzo. Un impatto talmente violento che non lasciò scampo al conducente. Una volta scattato l'allarme, all'imbocco della tangenziale si precipitarono a sirene spiegate il Suem, i vigili del fuoco e due pattuglie della polizia stradale. Altrettante squadre di pompieri lavorarono a lungo per riuscire a estrarre il corpo dell'automobilista dal veicolo. Che era ridotto a un ammasso contorto di lamiera e rimasto incastrato sotto il guardrail. Dopodiché il medico del Suem poté solamente constatare il decesso dell'operaio di 55 anni. Dopo la relazione della stradale sulla dinamica del sinistro, il pm Blattner aprì quindi l'inchiesta che ora è stata chiusa con i sei indagati. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il dramma**

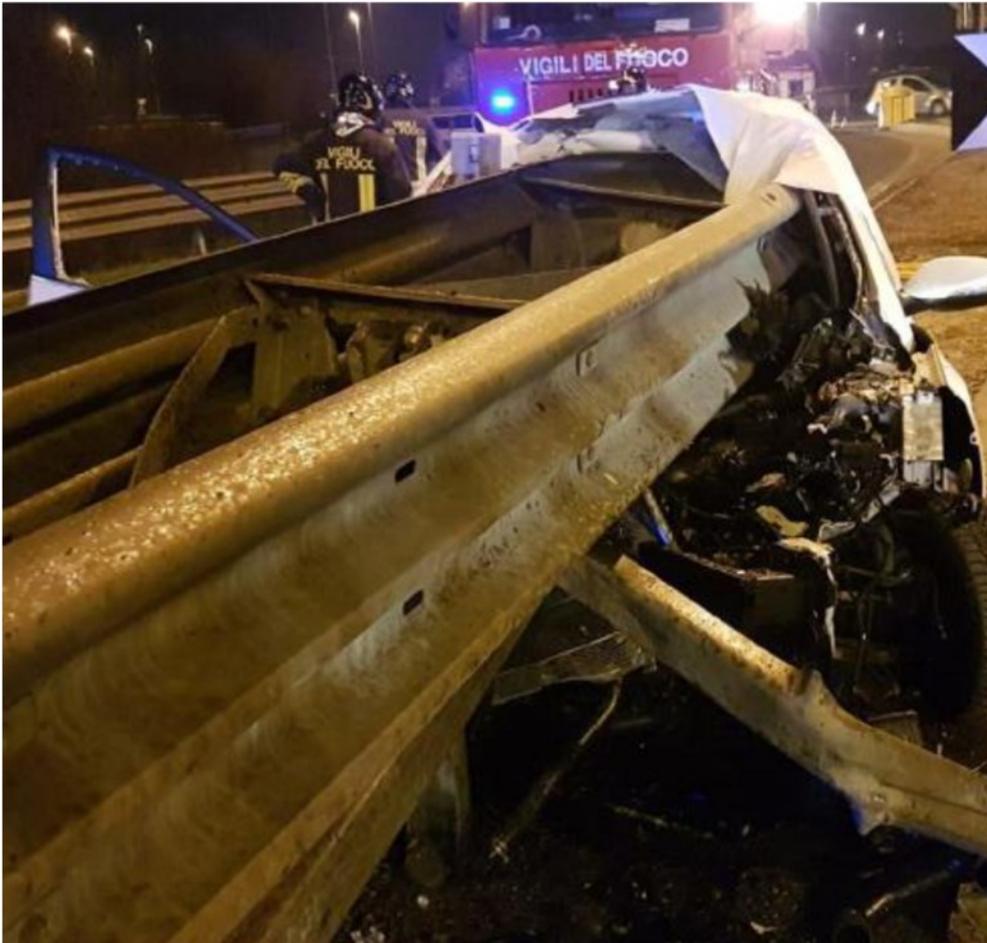
## Il lavoro della procura lungo due anni

Quel primo gennaio di due anni fa, dopo avere ricevuto la telefonata degli agenti della polizia stradale che lo avvisavano del drammatico incidente che causò il decesso di Roberto Biasin, il pubblico ministero Hans Roderich Blattner aprì subito un fascicolo d'inchiesta sul caso. Successivamente sul tavolo del sostituto procuratore arrivò la relazione della stradale composta da tutti gli elementi raccolti nel corso dei rilievi sul

luogo dello schianto. Letto il report, il pm decise quindi di porre sotto sequestro il guardrail contro il quale andò a sbattere l'auto condotta da Biasin; barriera che finì dentro la vettura sventrandola e non lasciando scampo all'operaio. Il sospetto del pm era che il dispositivo di sicurezza non avesse svolto la sua funzione a dovere. Inizialmente vennero indagate tre persone, tra questi anche chi si occupò di

montare la barriera stradale e un altro dirigente della Bs-Pd oltre a Brentegani. In realtà nel corso delle indagini due degli iniziali tre indagati sono usciti dal radar della procura. Ci è invece rimasto il manager dell'autostrada Brescia-Padova al quale si sono affiancate altre cinque persone che a vario titolo hanno avuto responsabilità nella realizzazione della tangenziale. **M.B.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il pm Hans Roderich Blattner

Un'immagine del tragico incidente che il primo gennaio 2019 costò la vita a Roberto Biasin

AFFIDATO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ

# Montesyndial, nuova stazione ferroviaria

L'Autorità di sistema portuale ha affidato, con un'apposita delibera alla società padovana di ingegneria civile "E-Farm Engineering e Consulting srl", la redazione dell'analisi di fattibilità di nuovi collegamenti intermodali del nuovo terminal di Montesyndial e della zona sud di Porto Marghera con le reti nazionali.

Il decreto prevede lo stanziamento di 1.376.000 euro, messi a disposizione dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture con un decreto del 9 dicembre 2019. L'intervento, previsto nel Piano operativo triennale 2018/20, è collegato alla costruzione del terminal container Montesyndial, in fase di avvio lavori, e alla necessità, come spiega la delibera dell'ente portuale, «di studiare i possibili collegamenti multi modalili con la rete ferroviaria nazionale, nell'ambito di una riorganizzazione e integrazione del sistema ferroviario del porto, e alle connesse opere di accessibilità di "ultimo miglio", anche at-

traverso la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria». Il tutto in sintonia con le linee guida del "Piano regionale dei Trasporti 2030", in particolare per quanto riguarda «l'opportunità di prevedere interventi per il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e stradale all'area portuale veneziana e i collegamenti con i corridoi "Ten-T Adriatico-Baltico e Mediterraneo", in coordinamento con Rfi».

Pure il Protocollo di intesa, sottoscritto a dicembre 2018 tra Autorità di sistema portuale, Regione e Rfi (Rete ferroviaria) prevede «interventi di potenziamento infrastrutturale funzionali allo sviluppo del sistema Portuale di Venezia e Chioggia con un "project review" del progetto di fattibilità volto alla integrazione della rete ferroviaria portuale realizzando la nuova stazione ferroviaria e connessione alla rete nazionale nella penisola della Chimica a Marghera». —

G.FAV.

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



JESOLO

# Zoggia: «Via del Mare senza pedaggio ma solo per i residenti»

JESOLO

Via del Mare senza pedaggio, arrivano i primi distinguo. Il documento presentato dai sindaci del territorio al presidente Zaia invoca una revisione del progetto. Ma è il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, a ridimensionare le aspettative: «Non possiamo pretendere che sia gratis per tutti». E torniamo al concetto di esenzione, ovvero assenza di pedaggio ai Comuni che si affacciano sul tracciato dal casello di Meolo fino alle porte di Jesolo. Che era contemplata fin dall'inizio nel project financing. «Se l'infrastruttura viaria sarà realizzata e con un project, quindi la finanza di progetto», dice Zoggia, «è chiaro che non potremo pretendere sia gratuita per tutti. Lo potrà essere per i residenti dei Comuni del territorio, ma non per chi arriva da Milano o Verona o Padova, così come dal Brennero o Tarvisio». Difficile che la superstrada sia realiz-

zata con i soldi pubblici come predica qualcuno e pertanto se la realizzassero i privati il pedaggio sarà imprescindibile. L'importante è, come tutti condividono, che si faccia».

«È un'infrastruttura indispensabile per il futuro, ed il presente, del turismo», dice Angelo Faloppa (Confcommercio), «in questo momento storico di difficoltà diventa fondamentale andare a concretizzare un'idea progettuale di cui si sta parlando da troppi anni. Da imprenditore, oltre che da rappresentante di una delle più rappresentative associazioni di categoria del territorio, non posso che cogliere con soddisfazione il vedere che tutti i sindaci si sono espressi compatte nel riconoscere come vitale l'intervento sulla viabilità di collegamento verso le località di mare, superando campanilismi e diverse colorazioni politiche». —

G.CA.



Il sindaco Valerio Zoggia

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Al via i plateatici allargati con lo sconto del 50%. Arrivano già 120 richieste

edilpiave  
competenza  
professionalità  
costruzioni  
civili  
ristrutturazioni  
Rivoluzione

DETRAI IL 50%

EDILPIAVE costruzioni SRI

SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

# Ci sono 530 milioni al Consorzio nel nuovo Decreto sostegno

Una leggina ad hoc per dirottare i soldi e salvare il concessionario unico dal fallimento: andrà in aula la prossima settimana. I problemi di legittimità

**Venezia Nuova ha almeno 200 milioni di debiti e deve pagare le imprese per i lavori**

**Alberto Vitucci**

530 milioni per salvare il Consorzio Venezia Nuova che rischia il fallimento. Resi disponibili con due righe inserite nel Decreto legge "Sostegno", che andrà in votazione la settimana prossima. Sembra questa la soluzione imminente per scongiurare il blocco dell'attività. 530 milioni, poco meno di quanto andrà alla montagna per riparare i danni della mancata stagione sciistica. Soldi che vengono dai minori interessi sui mutui sottoscritti dal Consorzio nei primi anni Duemila con la Bei, la Banca europea degli investimenti. Un'azione di lobby trasversale sembra avere avuto successo. E i fondi dovrebbero essere dichiarati subito spendibili, come aveva chiesto il commissario liquidatore del Consorzio Massimo Miani.

Con il decreto sarebbe superato l'attuale blocco che prevede che quei soldi debbano essere destinati ad attività specifiche. E dunque non a ripianare i debiti di Consorzio e imprese. Ma per evitare il fallimento e il deposito dei libri in

Tribunale questa sembra l'ultima strada rimasta.

La situazione contenuta nei bilanci 2020 è pesante. Il Consorzio ha almeno 200 milioni di debiti. Parte di questi sono addebitabili alle vecchie imprese azioniste, Mantovani, Condotte e Fincosit, e a lavori mal realizzati. Cause incrociate, che adesso dovrebbero decidere su chi abbia ragione. Ci sono anche 20 milioni di debito con le piccole imprese del Mose, Kostruttiva, Consorzio San Marco e altre. Che hanno firmato contratti per lavori in laguna e all'Arsenale per 80 milioni. Intanto avanzano 20 milioni per lavori già fatti. E 800 mila euro per i sollevamenti del Mose effettuati in questi tre mesi. Il conto arrivato al Provveditorato è però molto più salato. 15 milioni per venti manovre. E così il Comitato Tecnico ha bloccato i pagamenti, come annunciato.

Sullo sfondo c'è anche l'annunciato vertice del G20 che dovrebbe tenersi un luglio proprio a Venezia. Ovvio che si approfitterà dell'occasione per una passerella sulla grande opera con tanto di inaugurazione in grande stile.

Prima però è necessario concludere l'opera e riparare le sue tante criticità. Una lista

infinita, che anche la Corte dei Conti adesso ha messo in fila nero su bianco nella sua ultima relazione. I soldi per riparare le criticità ammontano a circa 200 milioni. Il contenzioso ancora aperto in sede giudiziaria è su chi debba pagare e di chi sia la responsabilità. Sullo sfondo il destino delle nuove imprese e dei circa 200 lavoratori del Consorzio e della sua controllata Comar srl.

Un groviglio che Miani deve sbrogliare prima di avviare il Mose alla conclusione dei lavori e passare alla liquidazione. Cioè la consegna della società alla nuova Autorità per la laguna.

Su questo è arrivato l'input ad accelerare da parte del nuovo ministro Enrico Giovannini. Dell'Autorità, istituita con decreto il 14 agosto sempre nell'ambito delle leggi sull'emergenza Covid e approvata dal Parlamento, si erano perse le tracce. Il presidente dovrà essere persona di esperienza e grandi capacità. Ma non potrà essere secondo la legge Madia un pensionato dello Stato come è la commissaria Elisabetta Spitz, per anni direttrice del demanio. L'Autorità assumerà i compiti del Provveditorato e del Consorzio Venezia Nuova. Unificando tutte le competenze sulla laguna. —

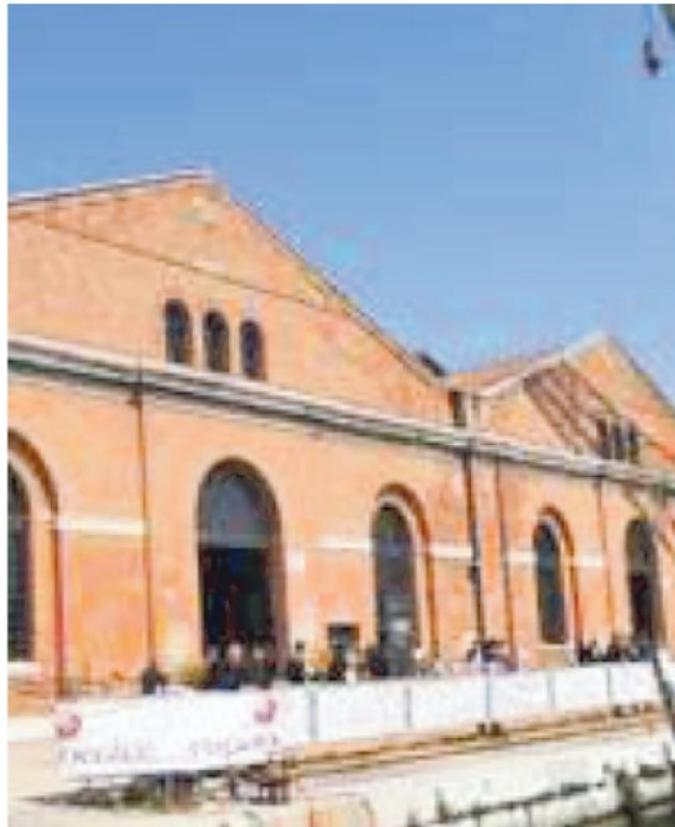
© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



**LE SEDI DEL COMMISSARIO****A Roma contratto per sei anni a San Lorenzo**

Il commissario del Mose scade a fine anno. Ma il contratto di affitto per la sede di Roma è stato stipulato per sei anni. Lo ha firmato il direttore amministrativo del Consorzio Venezia Nuova Nicoletta Doni con la società Immobiliare Tirrenia spa, proprietaria dell'immobile di piazza San Lorenzo in Lucina a Roma. Qui è la sede del commissario straordinario e del suo staff. La Città metropolitana le ha messo a disposizione una palazzina a Ca' Corner, al piano terra vicino alla Prefettura. Poi c'è la sede del Consorzio all'Arsenale, dove ha il suo ufficio anche l'ex amministratore Francesco Ossola. A.V.



La sede del Consorzio Venezia Nuova all'Arsenale

## CONFCOOPERATIVE HABITAT VENETO

# «Tempi troppo stretti per beneficiare del sisma bonus edilizio»

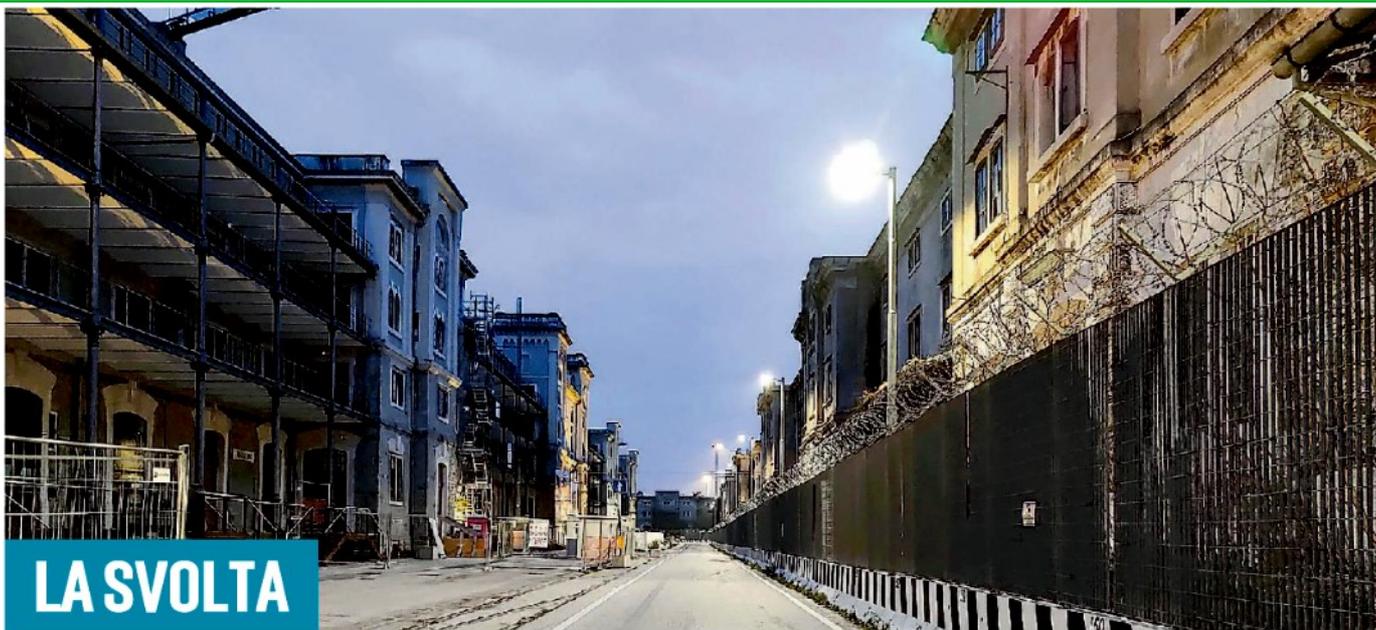
VENEZIA

Confcooperative Veneto giudica troppo stretti i tempi fissati dalla legge per usufruire delle agevolazioni per la messa in sicurezza sismica degli edifici. Per il presidente di Confcooperative Habitat Veneto, Claudio Pianegonda: «L'errore consiste nell'aver messo sullo stesso piano l'importanza delle operazioni di messa in sicurezza sismica degli edifici con quelle di efficientamento energetico». Un errore che impedisce programmazione, ripresa dell'attività lavorativa, messa in sicurezza degli immobili.

«Le attuali disposizioni di legge» specifica «penalizzano in modo ingiustificato le lavorazioni rientranti nel cosiddetto "sisma bonus", e in particolare riguardo al sisma bonus acquisti».

«L'errore del legislatore» sostiene Pianegonda «consiste nell'aver messo sullo stesso piano l'importanza delle operazioni di messa in sicurezza sismica degli edifici con quelle di efficientamento energetico. Ma soprattutto, l'errore principale sta nelle tempistiche entro le quali devono essere portate a termine le operazioni per beneficiare delle agevolazioni fiscali. I condòmini per l'efficientamento energetico, di cui al superbonus 110%, hanno tempo fino al 30 giugno 2022 per eseguire i lavori, o meglio fino al 31 dicembre 2022 per quei condòmini che al 30 giugno 2022 abbiamo eseguito almeno il 60% dei lavori, invece per le operazioni di sisma bonus tutto deve essere concluso entro il 30 giugno 2022». Partendo da zero, ovvero dall'acquisto dell'immobile, per l'intero iter ci vogliono non meno di due anni e mezzo. —





LA SVOLTA

Così l'accordo di oggi trasforma Porto vecchio in un nuovo borgo

Sulla carta, sono le premesse per il quarto borgo del centro di Trieste. Il Comune, la Regione e l'Autorità portuale firmeranno oggi l'Accordo di programma sul Porto vecchio. Il plico di cartine, tabelle e documenti che l'accompagna delinea la trasformazione del vecchio scalo asburgico in un nuovo quartiere. Prevede lo sviluppo dei

magazzini storici in armonia con il centro (abitazioni, commercio e alberghi), una linea fronte mare destinata a nautica e alla crocieristica, un polo culturale e congressuale attorno al magazzino 26, e infine tutta la parte nord destinata allo sport e al verde. TOMASIN / ALLE PAG. 20 E 21

# Residenze, hotel, negozi crociere e spazi verdi: Porto vecchio nel futuro

Oggi Comune, Regione e Autorità portuale firmano l'Accordo di programma sulla trasformazione dell'area. Le premesse per il quarto borgo del centro

La cerimonia in programma alla Centrale idrodinamica chiude un'attesa iniziata a fine 2019

Giovanni Tomasin

Sulla carta, sono le premesse per il quarto borgo del centro di Trieste. Il Comune, la Regione e l'Autorità portuale firmeranno oggi l'Accordo di programma sul Porto vecchio alla Centrale idrodinamica.

Il plico di cartine, tabelle e documenti che l'accompagna delinea la trasformazione del

Per il gruppo principale dei magazzini rivolti verso le Rive previsto fino al 70% di abitazioni

vecchio scalo asburgico in un nuovo quartiere. Prevede lo sviluppo dei magazzini storici in armonia con il centro (abitazioni, commercio e alberghi), una linea fronte mare destinata a nautica e alla crocieristica, un polo culturale e congressuale attorno al magazzino 26, e infine tutta la parte nord destinata allo sport e al verde.

L'accordo promesso a fine

Il Demanio marittimo conserva la linea di costa, i moli, il complesso Adriaterminal e alcuni immobili

2019 e a lungo rimandato è or-



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

mai cosa fatta. La variante al piano regolatore, allegata al testo, ristruttura l'inquadramento normativo del Porto vecchio, rendendo possibile la vendita degli immobili che verrà affidata al Consorzio Ursus (vedi articolo a parte). Nella documentazione allegata si trovano anche i verbali delle riunioni tra gli uffici, e i botta e risposta fra gli enti riguardo questo o quell'aspetto normativo. Carte che spiegano, almeno in parte, come mai i tempi di approvazione si siano trascinati fino a oggi.

Ma veniamo ai contenuti. L'area di pertinenza del Demanio marittimo arretra verso il mare, tenendo la linea di costa, i moli, il complesso Adriaterminal e alcuni edifici. Il gruppo principale dei magazzini asburgici rivolti verso la città (quelli compresi fra l'ingresso sud e gli edifici 17-18-19) dovrà svilupparsi senza grandi soluzioni di continuità rispetto al centro, seguendo i vincoli sui beni culturali.

La categoria prevista prevede fino al 70% di residenziale, destinazioni alberghiere, commercio al dettaglio, servizi ma anche centri direzionali (con particolare attenzione alle attività digitali). Gli uffici hanno previsto maglie ampie, così da dare la massima flessibilità agli investitori.

Fanno eccezione i magazzini 2 e 4, destinati al solo uso direzionale: sono quelli che la Regione si accinge a incamerare in seguito all'anticipo al Comune dei 26 milioni per le urbanizzazioni. Un accordo che, ricordiamo, ha sciolto l'antico nodo della concessione a Greensisam, che terrà in locazione i magazzini restanti 1a, 2a e 3. Il primo e l'ultimo, affacciati al golfo, avranno le stesse destinazioni potenziali degli altri magazzini storici. Sono gli unici, però, per cui è prevista la possibilità di un ampliamento. Il 2a, invece, rientra tra le "attrezzature per la viabilità e i trasporti", confermando le ipotesi di un parcheggio. Il viale inaugurato dai magazzini 2 e 2a è destinato ad "attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto". Tra le previsioni urbanistiche, c'è anche l'ipotesi di farvi passare un domani la cabinovia (tema su cui gli uffici regionali, in sede di confronto con il Comune, hanno mostrato qualche perplessità).

Il nucleo di edifici attorno a magazzino 26, Centrale idrodinamica e centro congressi conferma la destinazione culturale, museale e sociale degli stessi. Proseguendo verso nord troviamo, verso monte, edifici e aree destinate al verde e allo sport (inclusa la potenziale pi-

scina terapeutica), mentre a mare si prospetta un'area definita "costiera del Porto vecchio", a scopo ricreativo.

Torniamo alle parti che restano in mano all'Adsp. Il molo IV e il molo III hanno destinazione "turistica nautica" e saranno collegati sulla linea di costa da un sistema di banchine pedonali. Il complesso di Adriaterminal avrà come scopo "portualità passeggeri, turistica e servizi connessi": ovvero un terminal crociere.

Fuori dal demanio, avranno finalità "turistico nautiche" pure i magazzini 24, 25 e 30, affacciati sullo specchio d'acqua: lì saranno possibili servizi, alberghi, commercio. È previsto anche che i magazzini più recenti, privi di valore storico e architettonico, spesso mandati, possano essere eliminati ed eventualmente sostituiti da edifici coerenti con il contesto.

Una volta firmato l'accordo, il Consiglio comunale avrà un mese di tempo per ratificarlo. Se questa visione possa davvero fare del Porto vecchio il quarto borgo del centro, dopo il Teresiano, il Giuseppino e il Franceschino di imperial memoria, saranno gli enti e il Consorzio Ursus a doverlo dimostrare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE IMMAGINI

### Il comprensorio alla svolta e la sede scelta

A sinistra, nella foto di Francesco Bruni, una veduta dell'area del Porto vecchio. A destra, la Centrale idrodinamica che proprio oggi ospiterà la firma dell'Accordo di programma destinato a gettare le basi per la trasformazione dell'intero comprensorio.

## IL SINDACO DIPIAZZA

## IL GOVERNATORE FEDRIGA

## IL PRESIDENTE D'AGOSTINO

«Ora si decolla»

«Una nuova fase»

«Un passo chiave»

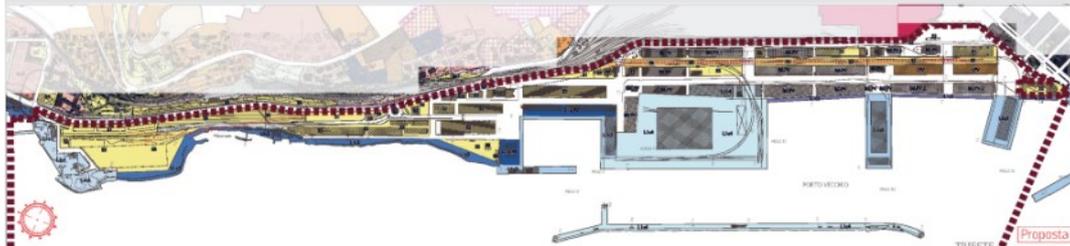


«Oggi è un giorno straordinario: la città decolla». È il commento del sindaco Roberto Dipiazza sulla firma dell'Accordo di programma su Porto Vecchio di oggi. «Per me è una delle più belle giornate da sindaco. Ma è soprattutto un grande giorno per tutta la città, perché l'importanza di questa intesa è enorme. Oggi si scrive il futuro di Trieste, la città vola: fino a questo momento eravamo solo in fase di rullaggio, mentre adesso siamo in pista e decoliamo».

«Oggi inizia una nuova fase di prospettive di investimento e sviluppo. È un giorno importante, che inciderà sulla crescita di Trieste e di tutta la regione anche su scala internazionale». Lo evidenzia il governatore Massimiliano Fedriga, sottolineando che «è un percorso che guarda al futuro e va oltre la pandemia, e che coinvolge diverse istituzioni. È stato un percorso complicato e per questo ringrazio tutti gli uffici e i tecnici coinvolti nella sua realizzazione».

«Finalmente si parte: la costituzione del Consorzio è un passo fondamentale per il futuro di Porto vecchio. Arrivare a una sintesi tra tre enti pubblici, ognuno con i propri vincoli giuridici, non è stato semplice». Lo afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, che aggiunge: «Ora ci sarà un soggetto definito che avrà sia un compito di pianificazione che di marketing internazionale, da portare avanti in modo adeguato e a pieno ritmo».

## LO SVILUPPO DEL PORTO VECCHIO SECONDO L'ACCORDO DI PROGRAMMA

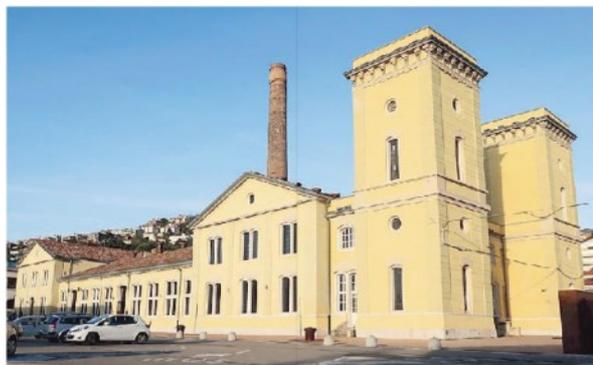


**GRIGIO**  
prosecuzione del centro storico

**GIALLO**  
area e attrezzature sport, cultura, società, verde

**BLU-AZZURRO**  
turismo del mare, crocieristica, nautica

**ARANCIONE**  
area direzionale pura (progetto Regione)



L'Ursus si occuperà di alienazione e concessione degli edifici e di promozione sui mercati. Tre i componenti del Cda

# Partono così i sessanta giorni di tempo per costituire il Consorzio di gestione

**F**irmato l'accordo, Comune, Regione e Autorità portuale avranno 60 giorni di tempo per costituire il Consorzio per la valorizzazione del Porto vecchio Ursus (Urban Sustainable System). Questo omonimo del leggendario pontone sarà incaricato di gestire le operazioni di alienazione e concessione dei magazzini. Dovrà quindi partire in fretta e, soprattutto, i tre enti soci dovranno trovare una dirigenza e una visione all'altezza.

L'ente avrà un fondo di dotazione iniziale da 300 mila euro, 160 mila dal Comune e 70 mila rispettivamente da Regione e Adsp. Il contributo determina il numero di quote di ogni socio, sicché palazzo Cheba partirà con 160 quote, e gli altri enti ne avranno 70 ciascuno. Entro il 31 dicembre di ogni anno il Consorzio dovrà approvare un "Piano di valorizzazione operativo", che servirà da programma per la dismissione o la concessione delle aree e degli immobili del Porto vecchio per il successivo triennio. Ma l'ente si occuperà di ogni aspetto della riqualificazione dell'area, compresa la sua pubblicizzazione e proposta sui mercati.

La cabina di regia sarà l'Assemblea consortile, composta da un rappresen-

tante per ognuno dei soci. Avranno un potere di voto proporzionale alla percentuale di quote del consorzio detenute. L'Assemblea si riunirà almeno due volte l'anno, tra le altre cose approverà i piani di valorizzazione e nominerà i vertici del Consorzio (Cda, presidente, vicepresidente).

Per la partecipazione alle sedute dell'Assemblea non sono previsti indennità, compensi o rimborsi spese: in compenso deciderà l'entità dei compensi per i tre membri del Cda, per il direttore e il revisore dell'ente.

Il Cda è il vero organo di gestione. I consiglieri saranno scelti ognuno da un socio e avranno incarichi di durata quadriennale.

Lo Statuto richiede che abbiano «esperienza amministrativa, imprenditoriale o professionale nel settore della valorizzazione dei patrimoni immobiliari pubblici e/o privati», con almeno 5 anni di attività apicali in amministrazioni pubbliche o in organismi privati.

Il Cda avrà nel concreto il compito di gestire la vendita o la concessione degli spazi, e nominerà il direttore del Consorzio, che si occuperà della macchina dell'ente.

Tra i suoi fini, il Consorzio ha anche «massimizzare le risorse economiche da destinare all'Autorità di sistema portuale per gli inter-

venti di infrastrutturazione del Porto nuovo e delle nuove aree di punto franco», come previsto dalla legge di sdemanializzazione dello scalo. A tal proposito spetterà ad Ursus anche stabilire quale percentuale degli introiti andrà al Comune che, facendo da "operatore immobiliare" per l'Adsp, ambisce a una parte di quel 100% che la legge destinerebbe alla Torre del Lloyd.

Nel concreto chi si sobbarcherà tutto questo lavoro? Recita lo Statuto: «Per lo svolgimento delle proprie funzioni il Consorzio si avvale di personale, dirigenziale e non, messo a disposizione da ciascuno dei soci, che ne sostengono i relativi costi».

*Last but not least*, i termini dell'Accordo di programma prevedono, letteralmente, che «anche in virtù del suo nome» il Consorzio si faccia carico anche del suo celebre omonimo, che torreggerà un giorno sulle acque davanti al Porto vecchio. —

G.TOM.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fra i compiti la "cura" dell'Ursus

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

ACQUISTIAMO  
GIOIELLI  
ROLEX  
BRILLANTI

MAZZOLINI

"PARFUM" TREVISO

Ok al piano per il recupero di villa, scuola e caserme

Quindici milioni per il recupero e il riutilizzo di villa Margherita, scuola Volta e caserme Salsa o Piave. Definito dal Comune l'accordo finanziario. / PAGG. 18 E 19

# Via al piano da 15 milioni Riqualficherà caserme, Villa Margherita, ex Volta

Definito l'accordo finanziato coi contributi "Parfum Treviso" e Recovery fund Negli edifici ristrutturati, uniti da piste ciclabili, posto per la ricettività turistica

Ca' Sugana pronta a investire 7 milioni in quattro anni di fondi propri

La bicicletta come volano di un complesso e poderoso progetto di riqualificazione cittadina votata al turismo, alla ricettività, alla mobilità e alla scoperta del territorio a pedali. Il piano è stato formalizzato dalla giunta due giorni e vale la bellezza di 15 milioni di euro il primo dei quali è già arrivato grazie alla convenzione con Investitalia. Gli altri soldi rientrano nella programmazione dell'amministrazione e nel progetto di accesso al Recovery fund.

NUMERI

In Comune si sta cesellando il piano in attesa di dare il via ai bandi per la progettazione delle opere. Ci sono 4 mesi di tempo per farlo e i soldi per questa prima fase, come detto, sono già in cassa. Nel generale poi, l'intero programma di spesa è definito: 8,1 milioni di euro per infrastrutture ciclabili; 1,4 milioni per infrastrutture di altri enti; 3,2 mi-

lioni per la riqualificazione di immobili; 1,7 milioni di investimenti a servizio della sosta e altri 600.000€ tra nuove e bike-station e segnaletica. Ca' Sugana è pronta a sborsare di tasca propria oltre 7 milioni di euro in 4 anni e il resto, come detto, verrà recuperato attraverso finanziamenti pubblici ma soprattutto europei. Il "Recovery" in questo senso è un perno fondamentale di un piano che per la città rappresenta un vero punto di svolta.

LA FILOSOFIA

Il nome scelto è inconsueto: "Parfum Treviso". Ma pare sia piaciuto molto ai commissari che hanno analizzato e promosso il dossier. Punta a creare le condizioni per un viaggio «fisico e sensoriale» in bicicletta per scoprire Treviso e la Marca: 46 km di itinerari ciclabili attraverso gli assi cartesiani delle principali ciclabili esistenti (Monaco-Venezia e Torino-Venezia, alias Treviso-Ostiglia) unendo aree verdi, fiumi, parchi e allargandosi su 26 km di piste ciclabili cittadine. Parte di que-

sto è realizzato, molto va ancora fatto: 6,5 km di ciclabili 7,5 km di sentieri, passerelle, parcheggi, aree ristoro ma soprattutto poli di accoglienza.

GLI IMMOBILI

Ed ecco la partita più strategica. Ca' Sugana ha inserito nel progetto Villa Margherita, da riqualificare dopo 7 anni di abbandono per farla diventare un punto di arrivo dei cicloturisti ma anche un luogo di eventi, ristoro e accoglienza. Stesso destino per un altro immobile in semi disuso della città: l'ex scuola Volta lungo la Restera a Fiera. Oltre a queste, il programma di investimenti guarda gli spazi delle ex caserme. In prima battuta l'amministrazione ha indicato la ex caserma Piave di via



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Monterumici come polo per il turismo, ora sta valutando se non sia più conveniente destinare gli investimenti alla ex caserma Salsa dove sono già iniziati i cantieri da parte del demanio per la riqualificazione della loro porzione dell'ex immobile militare. Lì infatti il Comune vuole creare una cittadella per le associazioni e uno spazio per il pubblico. Quale miglior luogo da inserire nella rete cicloturistica?

## LA RETE

Tutto questo andrà poi collegato e servito; quindi si pensa a strade e collegamenti di trasporti urbani; ma si lavora anche per creare, lungo i percorsi ciclabili e nella vicinanza dei punti degli immobili che saranno riqualificati, area ristoro per promuovere prodotti locali ed altre spine commerciali. —

FEDERICO DE WOLANSKI

## INUMERI

# 46

I chilometri della rete di piste ciclabili che il piano prevede di realizzare mettendo in rete percorsi esistenti e creando nuovi collegamenti.

# 8,1 Mln

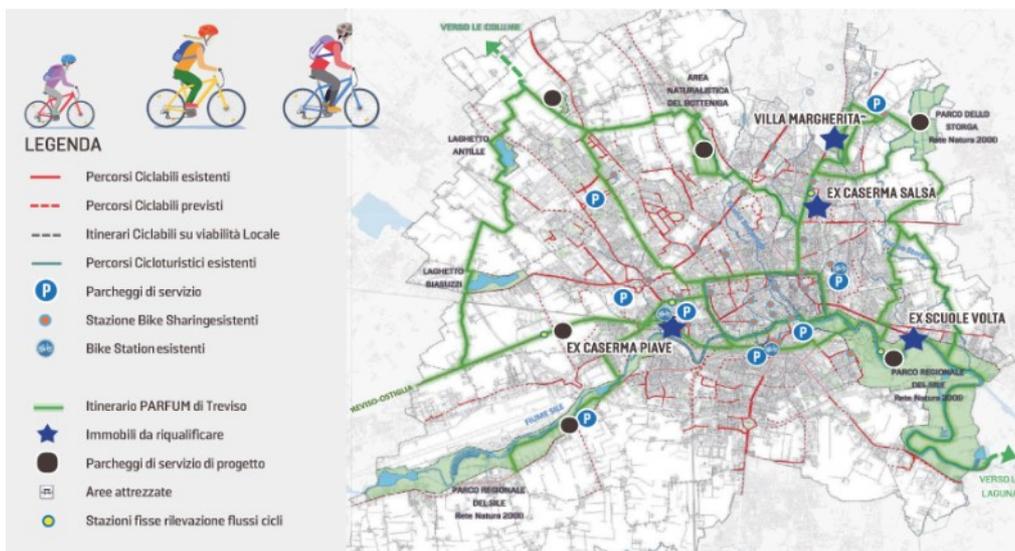
L'investimento previsto per implementare le ciclabili e i collegamenti viari, a cui si aggiungono altri 3,2 milioni per le riqualificazioni immobiliari.

# 15 Mln

Il costo totale del progetto "Parfum" Treviso per lo sviluppo della mobilità leggera, del turismo e della cultura. Un piano già valutato e accolto dalla commissione nazionale.

# 1 Mln

Il contributo già messo a disposizione della Stato, gli altri 14 milioni verranno in gran parte recuperati grazie al Recovery fund



1. Villa Margherita, in disuso da sette anni. 2. Le ex scuole Volta, oggi sede di associazioni ma in parte sottoutilizzata. 3. La caserma Piave in via Monterumici, il Comune sta vagliando se investire su questa o sulla Salsa

## Lavori pubblici

La programmazione degli interventi è affidata all'assessorato ai lavori pubblici di Sandro Zampese, che deve gestire una partita chiave per l'intero impianto.



## Mobilità

Interventi su ciclabilità, sosta e collegamenti sono stati coordinati dall'assessore alla mobilità e vicesindaco Andrea De Checchi.



## Europa e ambiente

Il progetto "Parfum" nasce dall'assessorato all'ambiente di Alessandro Manera che oggi è anche delegato ai progetti europei e al Recovery.



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

