



L'INFRASTRUTTURA Collegherà attraverso un percorso di circa 6 chilometri le località di Santa Caterina d'Este, Ponso e Borgo Veneto al casello autostradale della A31 a Santa Margherita d'Adige

## La nuova superstrada della Bassa

# Regionale 10, ripartono i lavori dopo vent'anni

► Con un tragitto di 6,35 chilometri si collegherà al casello della A31 a Santa Margherita d'Adige ► Prevista una spesa di 165 milioni, finanziata con fondi Anas e Fsc: opera ultimata nel 2027

### LA CERIMONIA

**BORGO VENETO** Regionale 10: si riparte. Al via il cantiere da 165 milioni per il primo passo dell'atteso prolungamento. Si è tenuta ieri la cerimonia di avvio dei lavori per il primo lotto funzionale che collegherà Santa Caterina d'Este a Borgo Veneto, snodo cruciale per connettere un'ampia porzione della Bassa padovana alle autostrade A31 e A13. Un'opera attesa da oltre vent'anni che porterà avanti il progetto iniziato con la Sr10 "Padana inferiore - Variante di Este", il cui ultimo tratto fino a Carceri (ora Santa Caterina d'Este) è stato ultimato nel 2005. «Oggi celebriamo la vittoria di un popolo che ci ha creduto, nonostante le lungaggini burocratiche - ha dichiarato il presidente della Regione Luca Zaia - non realizzerà la superstrada sarebbe una tragedia. Queste opere danno un senso alle tasse che paghiamo». L'evento si è tenuto nella zona industriale di Santa Margherita

**IL GOVERNATORE ZAIA: «QUEST'ARTERIA RAPPRESENTA LA VITTORIA DI UN POPOLO CHE CI HA SEMPRE CREDUTO»**

d'Adige, punto di partenza delle ruspe. Presenti, oltre al presidente Luca Zaia, l'assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti, diversi consiglieri regionali, i sindaci dei territori interessati e i colleghi amministratori del territorio. È intervenuto anche Marco Taccini, presidente del consiglio di amministrazione di Veneto Strade. Dopo i discorsi delle autorità, è stata firmata una pergamena commemorativa dell'avvio dei lavori da parte di Regione, Provincia, Veneto Strade e dei quattro Comuni coinvolti.

### COLPO DI BENNA

Il presidente Zaia ha poi dato simbolicamente il via al cantiere salendo su una ruspa per il primo colpo di benna. Si tratta dell'opera più imponente mai realizzata nella Bassa da decenni. Il primo lotto funzionale della nuova Sr10 prevede la realizzazione di 6,35 chilometri dell'asse principale, cui si aggiungono 1,2 chilometri di bretella di collegamento al casello di Santa Margherita dell'autostrada A31. L'intervento, dal valore complessivo di 165 milioni di euro, è stato suddiviso in due stralci esecutivi: il primo, da Borgo Veneto a Ponso, per un importo di 89,7 milioni di euro, e il secondo, da Ponso a Santa Caterina d'Este, per 75,3 milioni. Il finanziamento è garantito per metà con risorse Anas e per metà con fondi Fsc nella di-

sponibilità della Regione. Le caratteristiche tecniche della nuova arteria sono quelle di una strada di categoria CI-Extraurbana secondaria, con una corsia larga 3,75 metri per ogni senso di marcia e banchina laterale da 1,50 metri, per una larghezza totale di 10,50 metri. L'intervallo di velocità di progetto è fissato in 60-100 chilometri orari. Il primo stralcio esecutivo prevede due svincoli

sull'asta viaria principale - a Borgo Veneto e Ponso - quattro rotatorie su viabilità locale, due viadotti e varie opere minori come muri di sostegno, barriere acustiche e attraversamenti idraulici. Zaia ha ribadito l'importanza del progetto: «Dopo le alluvioni del 2010 avevamo 10.040 famiglie e imprese sotto acqua. Sono partito con l'idea di realizzare un piano Marshall per il Veneto. La Re-

gione aveva 6 milioni di euro da dedicare a questo progetto, lo ha fatto con fiducia e adesso abbiamo un'opera finanziata per 165 milioni. Questa strada è la vittoria di un popolo che ci ha creduto. La Bassa padovana merita questa infrastruttura per la sua identità, il suo tessuto produttivo e la sua importanza sociale. Nei 26 chilometri che verranno realizzati fino a Legnago si mettono

insieme tante realtà». Il cantiere è appena partito, ma già si guarda al futuro: «Abbiamo davanti a noi tre anni di lavori - anticipa l'assessore Elisa De Berti - entro il 2025 questa strada tornerà statale e sarà consegnata ad Anas, a cui daremo un progetto definitivo, pronto ad essere appaltato, per gli ulteriori stralci verso il Veronese. Per me quest'opera è prioritaria e non bisogna mollare la presa, affinché Anas stanzia le risorse per continuare». «Siamo molto contenti per l'avvio di quest'opera fondamentale, attesa da tutti per molto tempo - ha affermato Luca Taccini, presidente del consiglio d'amministrazione di Veneto Strade - è un intervento molto impegnativo, ma che porterà grandi benefici alla collettività». Michele Sigolotto, sindaco di Borgo Veneto, ha sottolineato l'importanza del momento: «Oggi per noi è un momento storico. È un'infrastruttura strategica per un territorio che vuole crescere e sta crescendo. La nuova superstrada collegherà due autostrade, ma permetterà anche di raggiungere l'unico ospedale del territorio, a Schiavonia, in maniera più veloce. Porterà posti di lavoro e migliore qualità della vita e molte aziende stanno già guardando a noi con interesse».

Anche Tiberio Businaro, sindaco di Santa Caterina d'Este, ha espresso soddisfazione: «La società si divide in tre categorie: ignavi, distruttori e costruttori. Vogliamo essere di quest'ultima categoria e noi, come Comune nato da fusione, non potremmo essere altrimenti. Ho portato avanti la lotta perché questa strada non fosse a pedaggio e sono contento che sarà gratuita». Ma ora si entra nel vivo. I lavori, affidati all'impresa Carron Cav. Angelo S.p.A. con la progettazione esecutiva dello Studio Martini Ingegneria, si concluderanno entro fine 2026 per il primo stralcio ed entro metà 2027 per il secondo. Le prime attività includono la realizzazione del campo base e delle piste di cantiere, lo sfalcio e taglio piante, l'esecuzione di recinzioni perimetrali e le sistemazioni necessarie all'avvio del servizio di bonifica bellica sistemica terrestre.

Giovanni Brunoro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL VIA AI LAVORI Simbolico colpo di benna del governatore Luca Zaia



Borse del 24/2/2025			VAR%			VAR%			VAR%		
🇮🇹 Milano (Ftse/Mib)	38.472	+0,13%	🇬🇧 Londra (Ft100)	8.658	0,00%	🇺🇸 New York (Dow Jones)*	43.605	+0,41%			
🇨🇭 Zurigo (Index SWX-SMI)	12.956	+0,15%	🇫🇷 Parigi (Cac 40)	8.090	-0,78%	🇺🇸 New York (Nasdaq)*	19.416	-0,53%			
🇩🇪 Francoforte (Dax)	22.421	+0,60%	🇯🇵 Tokio (Nikkei)	38.372	-1,06%	🇭🇰 Hong Kong (Hang Seng)	23.341	-0,58%			

economia@gazzettino.it

G

Martedì 25 Febbraio 2025  
www.gazzettino.it

TASSI		Cambi (euro)		TITOLI DI STATO		METALLI		MONETE D'ORO		MATERIE PRIME	
Spread Btp-Bund <b>114</b>		Dollaro <b>1,04</b>		Scadenza		Oro <b>90,40 €</b>		Sterlina <b>682</b>		Petr. Brent <b>74,33 €</b>	
Euribor 2,5%   2,4%   2,4%		Sterlina <b>0,82</b>		Rendimento		Argento <b>0,99 €</b>		Marengo <b>545</b>		Petr. WTI <b>70,76 \$</b>	
3m   6m   12m		Yen <b>155,89</b>		1 m		Platino <b>29,71 €</b>		Krugerrand <b>2.910</b>		Energia (MW) <b>144,47 €</b>	
		Franco Svizzero <b>0,93</b>		3 m		Litio <b>9,98 €/Kg</b>		America 20\$ <b>2.780</b>		Gas (MW) <b>47,14 €</b>	
		Renminbi <b>7,50</b>		6 m		Silicio <b>1.398,22 €/t</b>		50Pesos Mex <b>3.510</b>			
				1 a							
				3 a							
				10 a							

# Confindustria Veneto, presidente sarà il veronese Raffaele Boscaini

► L'imprenditore del vino eletto all'unanimità dal consiglio dopo il passo indietro di Lorraine Berton: «Porterò le istanze delle imprese all'attenzione della politica regionale e nazionale. Zaia? Mi piacerebbe che rimanesse»

## LA NOMINA

VENEZIA La bellunese Lorraine Berton ha fatto un passo indietro e il consiglio di Confindustria Veneto ha eletto all'unanimità presidente l'imprenditore veronese del vino Raffaele Boscaini, 54 anni. «Il mio compito sarà quello di fare da sintesi e possibilmente megafono con la politica regionale e nazionale delle diverse istanze che arrivano dai nostri territori - afferma a caldo il leader uscente di Confindustria Verona, al suo posto in primavera potrebbe arrivare Giuseppe Riello - ben consapevole del momento congiunturale che stiamo vivendo e delle profonde trasformazioni che lo attraversano. Ringrazio i presidenti delle territoriali, i rappresentanti regionali della piccola industria e dei giovani imprenditori per la loro fiducia».

L'elezione di Boscaini dopo la fine del mandato del padovano Enrico Carraro arriva in un momento di svolta anche a livello politico, con le elezioni regionali che incombono e il possibile cambio della guardia con l'uscita di scena dopo 15 anni di Luca Zaia: «Spassionatamente mi piacerebbe che rimanesse, perché lo conosco molto bene. Con lui ho un bellissimo rapporto, ha già le mani in pasta. Abbiamo fatto un grande lavoro per esempio sulle reti di impresa mettendo insieme imprese, centri di ricerca, università. Una discontinuità lascia sempre un punto di domanda, ma chiunque sarà il prossimo presidente del Veneto noi saremo



RAFFAELE BOSCAINI Nuovo presidente di Confindustria Veneto

pronti a collaborare con lui». Nel frattempo però c'è da lavorare oggi con Zaia. «Tanti gli aspetti sui quali si può ragionare insieme, per esempio le infrastrutture o l'attrattività dei nostri territori: purtroppo abbiamo perso un'occasione con Intel, dobbiamo impegnarci per 100 investimenti

possibili per arrivare a concretizzarne cinque, dieci», osserva Boscaini, pronto anche a impegnarsi sul fronte dell'immigrazione gestita e il riconoscimento sociale delle imprese. «Le imprese hanno bisogno di maggiori possibilità di muoversi nei settori più strategici e innovativi, di investimen-

ti, di risorse umane e di politiche sociali che possano aiutarle ad avere manodopera qualificata - spiega l'imprenditore di famiglia con Masi Agricola -. L'immigrazione oggi è una necessità, ma deve essere gestita: dobbiamo avere la possibilità di offrire alloggi per gli stranieri che arrivano, di agire in sicurezza, formarli. A Verona abbiamo attivato una convenzione con l'Unhcr per poter arrivare a impiegare nelle nostre aziende dei rifugiati. La prima tornata lavora già dall'anno scorso, un altro gruppo di una quindicina di persone è in arrivo». Uno degli allarmi lanciati dal suo predecessore Carraro è sul calo della produzione e dell'export veneto. E oggi c'è il rischio di nuovi dazi Usa: come agire su questi fronti? «Bisogna guardare le situazioni per quello che sono, dazi ne esistono in tutto il mondo, non arrivano solo da Trump - risponde Boscaini, dal 2016 al 2022 membro del Consilium del Dipartimento di Management dell'Università Ca' Foscari di Venezia -. Oggi sono cambiate le regole del gioco, siamo passati dai liberi tutti sul commercio alla retromarcia, ci dobbiamo adattare alla nuova realtà. È chiaro che le imprese ben strutturate e ben organizzate soffriranno meno perché presenti in diversi mercati, sia come approvvigionamento che a livello commerciale. Per questo la diversificazione è fondamentale. E in questo potrebbe aiutarci anche la Fondazione Nord Est».

## L'APPOGGIO

Suo grande sponsor in questa corsa alla presidenza regionale è

stata la leader uscente di Confindustria Vicenza, Laura Dalla Vecchia: «Siamo sicuri che, grazie alla sua leadership riconosciuta con un voto all'unanimità saprà creare una sintesi efficace tra territori caratterizzati anche da molteplici specializzazioni. Confindustria Vicenza è pronta a collaborare con entusiasmo e determinazione per contribuire insieme alla crescita e alla competitività del sistema produttivo veneto e non solo». «Siamo certi che il nuovo presidente saprà consolidare lo spirito di unità e costruire assieme alla squadra di presidenza proposte e soluzioni per difendere e rilanciare in Veneto, in Italia e in Europa, l'industria, il lavoro e le imprese - commenta in una nota la presidente di Confindustria Veneto Est Paola Carron -. Un plauso sentito a Lorraine Berton, che ci ha ricordato che solo tramite lealtà, spirito di squadra e di servizio potremo costruire la Confindustria Veneto che vogliamo». Per Leopoldo Destro ora «serve un grande gioco di squadra e visione di lungo periodo». Congratulazioni arrivano anche dal presidente della Camera, il veronese Lorenzo Fontana, e da Zaia.

Maurizio Crema

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«DOBBIAMO GESTIRE GLI ARRIVI DI IMMIGRATI E TROVARE ALLOGGI PER LORO. INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE TEMI CRUCIALI»

## Carbon tax, il prelievo Ue slitta al 2027

### IL DAZIO AMBIENTALE

BRUXELLES Rinvio di un anno dell'applicazione e regole più semplici per limitare la portata della "carbon tax" sui conti delle aziende europee. La Commissione rimette mano alla Cbam, il balzello per compensare la CO2 emessa nella produzione ad alto consumo energetico al di fuori dell'Ue di beni, come acciaio, alluminio e fertilizzanti, poi importati in Europa. Si smonta così, di fatto, un altro tassello della legislazione "green" come accaduto di recente con il posticipo della stretta anti-deforestazione. Domani i due vicepresidenti esecutivi Teresa Ribera e Stéphane Séjourné presenteranno a Bruxelles non solo il Clean Industrial Deal (cioè la revisione del Green Deal in chiave industriale), ma anche i due primi pacchetti "Omni-bus" di sburocrazia e semplificazione normativa degli oneri verdi a carico delle imprese. Si comincia proprio dal regolamento istitutivo della "carbon tax".

La Cbam funziona come una sorta di dazio ambientale ed è in vigore dal 2023, ma solo in via transitoria: la sua piena attuazione, prevista in origine dal 2026, slitta adesso di un anno, al 2027, secondo quanto filtrato ieri a Bruxelles. La Commissione intende circoscrivere il pagamento della Cbam soltanto alle aziende che importano più di 50 tonnellate di prodotto per anno civile. Sulla base dei calcoli di Bruxelles, con una tale modifica l'Ue "salverebbe" quasi 8 aziende su 10, ma continuerebbe a coprire il 99% delle emissioni di CO2.

Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Saipem verso la fusione con Subsea7

## Un colosso da 20 miliardi di ricavi

### L'OPERAZIONE

ROMA La forza del nuovo colosso dell'ingegneria e dei servizi energetici, che nascerebbe dalla fusione tra Saipem e la norvegese Subsea7 sarà tutta nella dimensione globale. Prima ancora del valore creato per gli azionisti, che pure ci sarà e sarà a doppia cifra per gli analisti, è anche del valore strategico dell'operazione che mette insieme asset complementari dando la giusta dose di diversificazione. Se andrà in porto l'accordo di fusione annunciato domenica, le nozze si concluderanno anche

prima del giugno 2026, ha spiegato ieri al mercato Alessandro Puliti, ad di Saipem e capozienista in pectore del nuovo gruppo. Per la Borsa, l'operazione è da promuovere: il titolo Saipem è arrivato a segnare un rialzo teorico del 9,6% in apertura per poi azzerare i guadagni (-0,36%).

L'AD PULITI: POTREBBE CHIUDERSI NEL 2026 ANCHE PRIMA DEL PREVISTO. ATTESA LA DOPPIA QUOTAZIONE A MILANO E OSLO

### LE PROSPETTIVE

Il nuovo gruppo Saipem7, diventerà infatti il primo operatore nell'offshore-construction, che a quel punto peserebbe per l'83% dell'Ebitda di gruppo. E a quel punto si avrà un player forte anche negli Stati Uniti, Brasile e Nord Europa. ma con il cuore in Italia, visto che il quartier generale rimarrà a Milano.

Accanto a Puliti e all'omologo norvegese John Evans, c'era anche il presidente di Subsea7 Kristian Siem, che ha definito l'operazione «una pietra miliare nella storia della nostra società». Mentre Elisabetta Serafin, presidente della società italiana si è

detta «certa che le capacità operative si potranno fondere a vantaggio di tutti gli stakeholder». A dettare i tempi dell'operazione sarà l'attesa per il via libera dell'Antitrust, ma «c'è la possibilità di accelerare», ha insistito Puliti sottolineando «l'alta complementarietà dei due gruppi per attività e presenza geografica» che insieme faranno decollare un «leader globale nei servizi energetici attraverso una integrazione lungo tutto la catena di valore con 45mila lavoratori, di cui 9mila ingegneri, 20 miliardi di fatturato e 43 miliardi di ordini». Un colosso «presente in oltre 60 paesi del mondo con un

forte focus sull'innovazione e la tecnologia, che vedrà rafforzare il posizionamento in tutti i prodotti, sia nell'energia convenzionale che nell'eolico offshore». A cose fatte Saipem7 potrà distribuire agli azionisti «almeno il 40% della cassa disponibile, ha precisato ancora Puliti. In ogni caso entrambe le società potranno distribuire fino a 350 milioni di dollari in dividendo quest'anno e altri 300 l'anno prossimo. I soci italiani (Eni al 21,9% e Cdp al 12,82%) e norvegesi (Siem al 23,9% e Folketriggfonde al 9,5%) avranno poi pari peso sul capitale del nuovo gruppo. Prima di chiudere Subsea 7 distribuirà un dividendo extra di 450 milioni, mentre Saipem potrebbe annunciare il ritorno della cedola oggi insieme ai conti del 2024.

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### TRIBUNALE DI TREVISO

Richiesta di dichiarazione di morte presunta R.G. n.5075/2024 di **BONDUAN MARIO**

Il Tribunale di Treviso con decreto n.5075/2024 ordina le pubblicazioni per la richiesta di morte presunta di Bonduan Mario nato a Treviso il 28/01/1942 con ultima residenza in Dosson di Casier 8 (Tv) alla via S. Pellico n. 21 scampato dal 30.12.2009 con l'invito previsto dall'art. 473 bis 62 c.p.c. avv. Sossio Vitale

**Legalmente**

Vendite immobiliari, mobiliari e fallimentari

legalmente@piemmemedia.it  
www.legalmente.net



## Il cantiere fermo da 17 anni



## LA CERIMONIA

## Tanti cittadini e fasce tricolori

A destra la firma della pergamena che sancisce la ripresa del cantiere: dietro a Luca Zaia, sindaci e operai dell'impresa Carron. Sopra il presidente ripone il documento firmato dai sindaci nella "prima pietra" del cantiere. A sinistra, il tracciato della nuova regionale 10 che da Borgo Veneto arriva a Carceri, per 6,5 chilometri.

FOTO SERVIZIO ZANGIROLAMI

# Nuova Sr 10 si punta a Legnago

Il rilancio di Luca Zaia nel giorno del riavvio dei lavori fino a Carceri

Nicola Cesaro / BORG VENETO

«Questi primi sei chilometri e mezzo sono il presupposto per completare l'intero tratto». Luca Zaia ha scelto la via del rilancio, e d'altra parte non poteva essere altrimenti: la cerimonia di ieri, con il "semplice" avvio del cantiere, sarebbe forse risultata indigesta a più di qualcuno. E così il primo colpo di benna di ieri mattina, più che il riavvio di lavori attesi da ben diciassette anni, è diventata l'occasione per offrire ad amministratori e cittadini della Bassa padovana un orizzonte che pareva davvero perso: una nuova regionale 10 capace di arrivare davvero fino a Legnago.

«Non so come e non so con che tempi, ma la strada deve continuare fino al Veronese», mette le mani avanti a Zaia. E poco importa se saranno affari di Anas, vista l'imminente riclassificazione di questa strada da regionale a stata-

le: la Regione avrà ancora una voce importante perché è la Regione stessa a definire la lista delle priorità del territorio e dunque a influenzare gli investimenti degli enti maggiori.

Ma veniamo ai risultati sicuri: quello di ieri, appunto, era atteso dal 2007. In quell'anno la nuova regionale 10, alternativa alla trafficatissima Padana Inferiore, era stata completata da Monselice fino a Carceri. In quasi diciott'anni l'arteria è diventata quasi maggiorennema è rimasta monca: il progetto prevedeva infatti la realizzazione del tratto fino a Legnago, ma ne sono successe di tutti i colori. Prima la scelta del project financig (il ricorso ai privati, con tanto di pedaggio per gli utenti), poi la fuga delle imprese aggiudicatrici, quindi l'esplosione dei costi delle materie prime che hanno portato il costo dell'intero tratto a cifre vertiginose. Un miliardo e 200 milioni, la sti-



Il primo colpo di benna dato da Zaia ieri alla cerimonia nell'area artigianale

ma attuale.

La Regione di Zaia, con l'assessore Elisa De Berti a tessere in prima persona le fila di questa partita, ha dunque cambiato strategia: ha ridotto le ambizioni del territorio guardando all'oggettività e

contando sulle risorse effettivamente disponibili, mettendo sul piatto immediatamente 6 milioni di euro per una nuova progettazione definitiva dell'opera. «Si sa, in Italia si fa solo se si hanno i progetti pronti», ha ricordato Zaia,

«dunque la nostra scelta si è rivelata azzeccata». Il progetto della Regione, affidato a Veneto Strade, è infatti riuscito a captare i 165 milioni di euro necessari al primo lotto funzionale della nuova Sr 10, quello che va da Borgo Vene-

to (a Santa Margherita d'Adige, all'altezza del casello dell'A31 Valdastico Sud) a Carceri, lo svincolo "abbandonato" nel 2007. Si procederà in due stralci (il primo si fermerà a Ponso) - per un totale di 6,5 chilometri (più alcuni tratti complementari alla viabilità locale) e si impiegheranno almeno tre anni di lavoro. A febbraio 2028, dunque, si dovrebbe essere a Carceri per un nuovo brindisi.

«Questi 6,5 chilometri sono il presupposto per completare l'opera», ha assicurato Zaia, la cui fermezza nell'affermazione è stato il vero colpo di scena della cerimonia di ieri. «Non realizzarla sarebbe una tragedia: questa prima pietra segna la volontà di collegare la Pianura Veronese e la Pianura Padovana: è ora di finirla di chiamarla Bassa». Il tutto senza nascondere lo scoglio principale, che è quello economico: servono appunto 1,2 miliardi di euro per portare a casa l'intero tratto che è di 26 chilometri.

La cerimonia di ieri, nella zona artigianale di Santa Margherita d'Adige, ha visto partecipare moltissimi sindaci e altrettanti cittadini, oltre a numerosi consiglieri regionali, all'assessore veneto Roberto Marcato, al senatore Antonio De Poli e alla deputata Arianna Lazzarini. Dopo la firma della pergamena di avvio dei lavori da parte di tutti i sindaci interessati dall'infrastruttura, il documento stesso è stato interrato nel nascente cantiere, non prima del colpo di benna dato direttamente da Zaia, giacca e cravatta ma caschetto in testa e ai comandi della ruspa. —



Il cantiere fermo da 17 anni



Elisa De Berti punta sulla priorità dell'intervento, pur chiarendo le nuove competenze

## La strada diventa statale, ora tocca ad Anas «Ma consegniamo anche il nostro progetto»

### L'ANALISI

BORGO VENETO

Il vicepresidente Elisa De Berti è di Bovolone – venti minuti da Legnago – e ben conosce l'importanza di connettere il Veronese al Padovano. Non è un caso che si sia presa a cuore quest'opera già all'indomani del suo primo assessorato alle Infrastrutture, ormai dieci anni fa, dimostrando sempre chiarezza sulle tante incognite del percorso. Mettendoci la faccia – non ultimo la partecipazione a un importante quanto teso convegno sul tema a Montagnana, nel 2020 – e cercando di mettere d'accordo tutti i sindaci del territorio, ciascuno con legittime, ma non sempre supportabili, ambizioni. «Oggi inauguriamo un cantiere da 6,5 chilometri ma non dobbiamo pensare che siano pochi o che sia un intervento limitato», sottolinea. «Stiamo comunque parlando di 165 milioni di euro di spesa e di un'opera che



Elisa De Berti (Regione)

sembrava essere arrivata a un punto morto». Due i meriti inequivocabili che la De Berti attribuisce alla Regione a trazione leghista: «Nel 2018, a seguito del mancato interesse da parte del privato a sottoscrivere il contratto di concessione, la Regione ha deciso di destinare 6 milioni di euro alla progettazione definitiva da Carceri a Legnago. Ciò ha permesso oggi di dare avvio a questo primo lotto funzionale». Dopo anni di somme destinate alla nuova Sr 10 e poi dirottate verso al-

tri capitoli di spesa regionali, sette anni fa si è deciso di investire su questo fronte, blindando appunto almeno 16 milioni di euro per il progetto. E proprio la progettazione definitiva dell'opera vuole essere una sorta di assicurazione per il futuro: «Nel corso dell'anno la nuova regionale sarà restituita ad Anas ma contemporaneamente consegneremo il progetto definitivo per procedere allo stanziamento delle ulteriori risorse per completare la variante alla regionale 10». Tradotto: d'ora in poi saranno affari di Anas, che però ha già il vantaggio di avere un progetto in mano. Costi, previsioni, indirizzi di spesa. «La Regione non se ne lava ovviamente le mani», prosegue la De Berti, «visto che è la Regione che decide quali sono le opere strategiche del territorio e dunque indica ad Anas quelle su cui investire». Domanda scontata: la nuova regionale 10 resta opera strategica per la Regione? «Per me sì, ma non sono eterna». Rimanendo in casa Regione, non man-

cano le voci poco entusiaste, come quella della consigliera Pd Vanessa Camani: «Anche in questo caso non mi stupisce la grancassa: Zaia e i suoi la suonano ad ogni inaugurazione. Certo che questa volta il profilo basso era davvero d'obbligo. Perché inaugurare, dopo 20 anni di attesa, il primo lotto da 6,5 chilometri della nuova Padana Inferiore che dovrebbe arrivare fino a Legnago, non mi sembra un'impresa da piramidi d'Egitto. Peraltro, il tutto avviene senza che la Regione abbia stanziato un euro. Mi pare insomma un po' pochino per giustificare i trionfanti festeggiamenti di presidente, assessori e consiglieri di maggioranza. Proprio perché le aspettative del territorio, da tempo mortificate, necessitano di fatti concreti e non di propaganda da taglio di nastri, era auspicabile un approccio diverso. Anche perché, visti i precedenti, è meglio festeggiare un'opera quando si fa e la si mette alla prova. Non quando si comincia a realizzarla». — N.C.

### I NUMERI DEL CANTIERE

## Tre anni di interventi e 165 milioni di spesa In tutto 6,5 chilometri

BORGO VENETO

«Se ne parlava già ai tempi di Fracanzani», è la frase che ieri si sentiva nel chiacchiericcio dei cittadini più anziani. Chiaro riferimento a quando l'ex ministro della Dc (Carlo Fracanzani, ndr) era sindaco di Este, segno che la gestazione dell'opera è stata davvero lunga. Il cantiere di Santa Margherita d'Adige, non a caso, è ripartito seimila e trecento giorni dopo rispetto a quel 7 ottobre 2007 in cui a suon di soppresa, cosciotti di pollo e ombre di rosso si inaugurava il primo tratto di nuova regionale 10, quello da Monselice a Carceri. I tempi cambiano, si dice, e non a caso ieri il menu per i tanti presenti era decisamente più salubre, tra pasta e fagioli, vellutata di zucca e crostoli anche per chi ha intolleranze. Menù a parte, quel che è cambiata è certamente una rotta che, qualche anno fa, aveva preso una gran brutta direzione per quest'opera: va perlomeno citato il naufragato coinvolgimento dei privati, chiamati a realizzare l'arteria attraverso un project financing da oltre 250 milioni di euro (oggi i costi

totali sono stimati in 1,2 miliardi di euro): la cordata di imprese (che era stata individuata) avrebbe progettato, realizzato e gestito la nuova Sr 10, facendo però pagare il pedaggio agli automobilisti. Lo sdegno di amministratori e residenti aveva portato a rivedere questa scelta, anche se solo parzialmente: pedaggio obbligato agli utenti, sconto o passaggio gratuito per i residenti. Il compromesso non è tuttavia stato necessario, visto che i privati a un certo punto si sono ritirati. Oggi si realizzano 6,5 chilometri di strada, che costeranno poco più di 165 milioni di euro: 89,7 milioni il costo da Borgo Veneto a Ponso, 75,3 quelli che serviranno per l'ultimo pezzo. I lavori sono affidati alla trevigiana Carron Angelo spa; per il primo lotto dureranno 470 giorni, per il resto si arriverà in totale a tre anni. Tecnicamente parlando, quella che va nascendo sarà una strada extraurbana a doppio senso di marcia con due corsie da 3,75 metri (erano quattro, anni fa, nei primi progetti) e banchine laterali pavimentate da 1,50 metri. —

N.C.

### TANTI I PRIMI CITTADINI PRESENTI ALLA CERIMONIA DI SANTA MARGHERITA D'ADIGE

## I sindaci: «Adesso ci crediamo» La Bassa chiede rappresentanza

Pietro Cesaro

BORGO VENETO

Se da una parte c'è soddisfazione per l'avvio dei lavori, dall'altra emergono, da parte dei sindaci, richieste di garanzie e pianificazione per il completamento dell'opera. Il primo cittadino di Borgo Veneto, Michele Sigolotto, ha espresso fiducia nella realizzazione del progetto fino a Legnago: «C'è stato un periodo di incertezza, soprattutto prima del Covid, ma ora ci crediamo. I nostri centri abitati saranno alleggeriti dal traffico. Naturalmente ci saranno disagi alla viabilità, ma è il prezzo da pagare per un'infrastruttura necessaria». Il collega di Santa Caterina d'Este, Tiberio Businaro, ha voluto sottolineare l'importanza della collaborazione: «Il nostro territorio è troppo frammentato e spesso fatica a raggiungere gli obiettivi. Tuttavia, possiamo dimostrare di essere capaci: la Bassa, anzi, la Pianura Padovana, porta a casa dei risultati. Dobbiamo far vedere che, uniti, possiamo raggiungere traguardi concreti, senza limitarci a lamentarci. Mi aspetto una reazione dal territorio, soprattutto in vista delle prossime elezioni, alle quali annuncio che non mi candide-



Alcuni dei tanti sindaci arrivati ieri a Santa Margherita d'Adige

rò. Mi auguro che il territorio riesca a portare in Regione Veneto qualcuno che sappia rappresentarlo con competenza. Servono rappresentanti all'altezza: in passato ne abbiamo avuti, ma non tutti hanno dimostrato le capacità necessarie». Poi aggiunge: «Trovo significativo che due Comuni nati da una

fusione siano uniti da una strada realizzata con coraggio e anzi, oggi siano i due capilinea di questo nuovo stralcio». Il sindaco di Montagnana, Gian Paolo Lovato, semmai andrà in porto l'intero tratto sarà l'ultimo a vedere la fine del cantiere. Lovato ha sottolineato la necessità di una realizzazione per

gradi: «Siamo favorevoli alla prosecuzione fino alla provincia di Verona, ma bisogna procedere per stralci, senza perdere tempo con discussioni sui costi complessivi che potrebbero rallentare tutto. Veneto Strade ha promesso la bretella attorno alle mura di Montagnana, ma finché non vedo non ci credo. È fondamentale che il traffico pesante venga deviato lontano dalla città». Infine, il sindaco di Ponso, Sandro Parolo, ha posto l'attenzione sull'importanza dei tempi di realizzazione: «Un'infrastruttura strategica ha valore solo se completata nei tempi giusti. Oggi la connettività è essenziale e non possiamo permetterci ritardi. Tuttavia, quest'opera da sola non basterà a rilanciare la Bassa padovana: dovrà essere accompagnata da investimenti privati e da un'azione efficace della pubblica amministrazione». La questione rimane aperta: il progetto verrà portato a termine nei tempi previsti? La nuova infrastruttura sarà davvero in grado di rilanciare l'economia e migliorare la viabilità della Bassa padovana? I sindaci si dicono pronti a collaborare affinché non si perda altro tempo. —