

Interporto, piano viabilità per le merci

► Il presidente Gelain: «Con l'arrivo delle quattro gru a portale abbiamo raddoppiato il movimento, vanno rivisti i percorsi»

► L'anno prossimo un'indagine affidata a professionisti per una mappatura del fabbisogno stradale e ferroviario

IL PROGETTO

PADOVA In principio erano le gru elettriche: un investimento da 6 milioni e 300mila euro per installare quattro bracci meccanici capaci di aumentare in maniera esponenziale i volumi di lavoro dell'Interporto di Padova, uno degli snodi merci più importanti del Nordest, e tra i primi in Italia. Ora che le cose in corso Spagna sono fatte, c'è però da ridisegnare l'intera ragnatela viaria (e ferroviaria) dell'Interporto e della Zip, la zona industriale, con l'obiettivo di portare l'intero comparto a livelli d'eccellenza non solo nazionali.

Visto che la vocazione di Padova, punto strategico all'interno del famoso Corridoio 5 che attraversa il Vecchio Continente, è quella di guardare sì ai confini dello Stivale, ma anche quello di buttare l'occhio un po' più in là, in Europa.

Ed è così che nei primi mesi dell'anno prossimo partirà un'indagine sulla necessità di implementare le zone di collegamento dell'Interporto con l'esterno. Che si tratti di un bando di gara o di un'assegnazione

diretta poco importa. Chiaro invece l'obiettivo che dovrà portare a termine un gruppo di esperti composto da ingegneri civili, urbanisti, tecnici e ambientalisti: realizzare una mappatura del fabbisogno stradale di Interporto, saper amalgamare i giusti ingredienti e compilare la ricetta per il rilancio viario di Interporto. Sia su gomma che su rotaia. Sia su Padova ma soprattutto fuori, verso Venezia e il suo porto in particolare.

«E' un intervento che adesso si è reso del tutto necessario - spiega il presidente di Interporto Padova, Sergio Gelain - perché con l'entrata a pieno servizio delle quattro gru elettriche stiamo raddoppiando i volumi di traffico e stiamo aumentando il numero delle merci da esportare. Non solo: abbiamo anche la necessità di rispondere alle sollecitazioni che ci vengono fatte dall'intero tessuto economico di Padova. Da più parti siamo stati stimolati a dar vita ad una serie di contatti con le categorie per ragionare assieme del tema della logistica e dei collegamenti per mantenere Padova e il suo snodo ai livelli che competono». Ed ecco quindi che la bussola di

Gelain ha già individuato i punti cardinali di questo futuro sviluppo viario e ferroviario: si va dalla zona Nord a quella Sud di Padova per arrivare fino a Est e ai collegamenti con il porto commerciale di Venezia. Sarà compito del pool di esperti poi capire come, e in che tempi, trasformare queste esigenze in tracciati che possano rispondere alle richieste dell'Interporto padovano.

«Anche perché - continua il presidente Gelain - con l'avvento della Pedemontana succederà che tutta l'area a nord di Padova verrà tagliata fuori dalle rotte commerciali. Ecco da dove arriva anche la necessità di mappare le zone esistenti e tracciare nuove strade e ferrovie. Quello che c'è - ha aggiunto l'uomo che occupa la poltrona dell'attuale sindaco Sergio Giordani - non è

OBIETTIVO, TRACCIARE NUOVE STRADE E LINEE SU ROTAIA IN PARTICOLARE CON IL PORTO DI VENEZIA

L'investimento



I nuovi strumenti costati 6,3 milioni

Un investimento da 6,3 milioni ha portato alla costruzione di quattro gru elettriche all'interno di Interporto con l'obiettivo di aumentare i volumi di lavoro. A maggio è iniziata la costruzione della prima gru a portale. Ora che le gru hanno innalzato il livello di lavoro, a Interporto serve una nuova rete di collegamenti, tanto stradale quanto ferroviaria. Per questo a breve inizierà una mappatura del fabbisogno dello snodo merci della città del Santo.

N.M.

sufficiente per restare al passo con i tempi e per reggere il carico di merci che ora stiamo lavorando».

Quello che in definitiva serve a Interporto è un maquillage del sistema viario che lo circonda («non interno, quello è a regime», puntualizza Gelain), per poter raggiungere destinazioni più distanti e nel minor tempo possibile ora che l'eredità delle quattro gru sta aumentando il volume di lavoro e delle merci. Fondamentale, per trovare la strada giusta, il dialogo con il territorio. «Interporto deve rispondere alle sollecitazioni che ci stanno arrivando - conclude il presidente Sergio Gelain - va ripensato l'intero asse viario, stradale e ferroviario. Entro la fine dell'anno individueremo il team di esperti che avrà il compito di fotografare la situazione attuale e ridisegnare il futuro. Come, ancora non sappiamo, stiamo decidendo in questi giorni se pubblicare un bando o individuare noi il gruppo a cui affidare poi il lavoro. Certo è che nei prossimi anni la nostra vocazione sarà oltre Padova. Con un occhio di riguardo a Est e a Venezia».

Nicola Munaro

Bertin, Ascom «B&B, vanno denunciate le presenze»

L'AVVISO

PADOVA L'arresto dei due ladri albanesi scovati dai carabinieri in un Bed and breakfast dei colli Euganei è l'occasione colta al volo dall'Ascom per rilanciare l'avviso contro i posti letto che, a basso prezzo, mettono sul mercato un letto e un tetto dove passare la notte. Perché se da una parte possono anche essere l'occasione colta dai turisti del last minute, dall'altra - segnala Ascom - possono essere il covo ideale per malviventi e terroristi. I numeri parlano chiaro: a fronte di circa 300 alberghi tra Padova e provincia le strutture cosiddette "complementari" (vale a dire affittacamere, case vacanze e B&B) raggiungono la ragguardevole cifra di 300 strutture.

Niente però in confronto alle locazioni turistiche (per intenderci, gli Airbnb) che nel breve volgere di un paio d'anni sono letteralmente "esplosi" raggiungendo la cifra di oltre 750 appartamenti messi in affitto. «Per i molti che rispettano le regole - mette in guardia il presidente Ascom Patrio Bertin - ce ne sono altri che ritengono di poter sfruttare le maglie larghe dei controlli per eludere non solo le norme di natura fiscale, ma soprattutto quelle che afferiscono la comunicazione alle autorità di pubblica sicurezza dei nominativi degli ospiti. E da tempo che sospettavamo che più di qualcuno di loro evitasse di comunicare all'autorità di pubblica sicurezza i dati personali degli ospiti».

E se al posto dei ladri, nella ricettività "nera", si nascondessero anche terroristi? «L'ipotesi non è affatto peregrina - conclude Bertin - e se anche non dovessimo arrivare a tanto, è comunque fonte di grave inquietudine, da parte non solo degli operatori ma soprattutto dei cittadini. Per questo chiediamo che, a fonte di palesi e gravi violazioni delle norme, come può essere la mancata comunicazione degli ospiti, si perseguano i responsabili con assoluta severità».

N.M.



LE GRU A PORTALE Inaugurate da poco hanno permesso all'Interporto di raddoppiare la movimentazione delle merci e di conseguenza è aumentato il traffico

Confapi: bene l'export a più 4 per cento, male le banche

IDATI

PADOVA Sprazzi di sole e nubi nere si alternano all'orizzonte dell'economia padovana con vista sul 2018. Il sorriso è spinto dalla presenza di importanti segnali di ripresa mentre la preoccupazione è data da 2,6 miliardi di euro che non tornano, ingoiati dalle banche. A dirlo sono i dati di Fabbrica Padova, il centro studi di Confapi che attesta come l'economia padovana al calar del sole sul 2017 sia una sorta di Giano bifronte.

Da un lato ecco il +4,3% dell'export della provincia nel terzo trimestre del 2017 rispetto allo stesso periodo del 2016 e la crescita del numero degli occupati, con un +8% rispetto a dodici mesi fa;

dall'altro lato invece i 2,6 miliardi di euro che mancano nelle tasche delle piccole medie imprese (le Pmi), se si considera che i depositi alle banche della provincia sono aumentati di 1,844 miliardi di euro rispetto all'anno scorso, passando da 21,924 a 23,768 miliardi (+8,4%), mentre gli impieghi vivi sono scesi di 800 milioni, passando da 23,6 miliardi a 22,8 (-3,2%). «Sono soldi che non sono stati messi in circolo - commenta Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova - Ancora una volta parliamo di liquidità che poteva essere destinata alle imprese e che invece è stata fagocitata dagli istituti di credito».

Oggi più che mai risulta evidente lo scollamento tra un'economia che, pur tra mille difficoltà, sta ripartendo e un sistema

creditizio che non le concede fiducia. Una situazione aggravata in Veneto dal cortocircuito delle principali banche del territorio». Situazione che ha spinto Confapi a vestire i panni insoliti (per lei) di advisor finanziario attraverso Confapi Credit, la divisione che affianca le imprese in un percorso di analisi dei loro fabbisogni, offrendo nuovi strumenti per facilitare l'accesso al credito. «Ci

IL PRESIDENTE VALERIO «I DEPOSITI SONO AUMENTATI, MA LA LIQUIDITÀ A DISPOSIZIONE È STATA TRATTENUTA»



L'ECONOMIA Confapi lamenta la politica negativa delle banche

stiamo, insomma, adoperando per far sì che il sistema creditizio torni a rappresentare una risorsa e non una zavorra per le nostre imprese», aggiunge Valerio.

Anche perché l'economia padovana che si appresta ad affrontare il 2018 ha buoni motivi per sperare in qualcosa di meglio rispetto alle secche dell'ultimo decennio. Il dato che riguarda il commercio estero conferma una costante tendenza all'aumento nelle esportazioni, con indicatori particolarmente positivi per la metalmeccanica, l'agroalimentare, gli strumenti medicali e l'occhialeria. Per quanto riguarda l'aumento dell'occupazione l'andamento positivo in fatto di numeri di nuove assunzioni è determinato dall'aumento dei contratti a tempo determinato e dalle al-

tre forme contrattuali non stabili che fanno da contraltare ad un calo dei contratti a tempo indeterminato. «È la conseguenza di una trasformazione profonda e in atto da tempo - conclude il presidente Valerio - La nostra realtà si sta sempre più trasformando in una società di servizi, che, per la sua stessa natura, ha bisogno di rapporti di lavoro più "agili" e flessibili rispetto a una società basata sulla produzione, le cui imprese entrano in attività con un forte investimento iniziale e hanno perciò la necessità di legarsi al lavoratore per un tempo più lungo. L'aumento dei lavoratori precari è, in altre parole, una diretta conseguenza della trasformazione del tessuto economico della società».

N.M.