

ANNO 154. NUMERO 68. www.arena.it

LAVERNA **PIUMBA** **Settimana**
 400 pagine per 10 giorni (dal 10 al 19 marzo)

ARIA DI PRIMAVERA
 Il fiorino? Un'aria che infonde energia

Intervista
 L'aria di primavera...
 L'aria di primavera...
 L'aria di primavera...

DI CARLO: «BATTUTI DAL VAR»
 Chievo, Hetemaj non basta
 A vincere è il Milan



DOMENICA 10 MARZO 2019 €1,40 (Verona) www.gazzettaonline.com/verona/2019/03/10

DOMANI L'INSERTO
 Torna «Buona Settimana»
 Alimenti e benessere

erbe spontanee
 Impariamo a riconoscerle, cucinarle, conservarle

IN EDICOLA A € 9,90

Anche i veneti si arrabbiano

di **LUCA ANCETTI**

Nella partita tra alleati venerdì si era avuta l'impressione che Salvini avesse dato scacco matto a Di Maio sulla questione Tav. I 5Stelle erano finiti in un binario morto. Con il Sì all'alta velocità, anche al progetto mini, sembravano destinati a perdere l'anima stessa del movimento e a registrare un fuggevole fuggi di parlamentari. Con il No, avrebbero fatto deflagrare la crisi di governo, andando incontro ad una emorragia di voti pari a quella già subita in Abruzzo e in Sardegna. Serviva un «Ni». Il re M5S sembrava sul punto di cadere, le porte del castello pronte a spalancarsi all'incedere fiero del Capitano, che però non aveva tenuto in debito conto che il suo alleato-avversario poteva schierare dalla sua parte l'arbitro. Giuseppe Conte, oramai vestita la casacca grillina, un po' per conservare uno scranno che gli piace ogni giorno di più, un po' per consacrarsi futuro candidato premier del movimento, ha mostrato il cartellino rosso ai bandi di gara, congelando e rinviando ogni decisione sulla Tav.

Il governo è salvo. La faccia del Paese? Grazie a questa decisione pilatesca, domani sarà un lunedì come tutti gli altri, almeno per l'Italia. L'esecutivo sceglie la politica del tracceggio, destinata ad accompagnarci fino alle elezioni europee. Passo avanti o passo indietro? Così, mentre l'opposizione, con il governatore del Piemonte Chiamparino, parla di accordo degno di una repubblica delle banane e invoca il referendum, Giggi e i suoi invadono Twitter rimarcando che ha prevalso il buon senso e la lealtà verso il contratto. Conte spiega: «Questo governo e le forze politiche che lo sostengono si sono impegnati a ridiscutere integralmente questo progetto, nessun vincolo economico e giuridico dovrà essere assunto per l'Italia». Ma Salvini per quanto tempo potrà stare in silenzio? Dovrà spiegare le sue intenzioni, prima di tutto a quella parte del Paese che guarda alla Tav come soluzione irrinunciabile per non far morire o scappare le aziende. Il Nord, che il Matteo ha sfilato dalla ragione sociale del suo partito, dopo avergli affidato i voti è pronto a misurare le sue scelte, fiducioso che il Capitano imboccherà il giusto binario, anche se dovesse portare a decisioni dirimenti. Per conservare il tesoretto «virtuale» di consensi, Salvini non dovrà, però, farsi condizionare da conti in sospeso come il definitivo ok alla legittima difesa, il voto del Senato sul «suo» caso Diciotti e l'autonomia delle Regioni e ricordarsi che prima o dopo anche i veneti potrebbero arrabbiarsi.

RAPINE NEL VERONESE. Arrestati cinque tra marocchini e romeni. Gruppo accusato di 29 assalti

Colpi in villa, la banda del terrore

Tentarono di violentare una donna di 61 anni a Ca' degli Oppi dopo averla picchiata

I carabinieri di Legnago hanno sgominato una banda che negli ultimi due anni ha terrorizzato la Bassa veronese e le province di Padova e Mantova con una lunga serie di furti e rapine in abitazione. In carcere sono finiti cinque persone, cittadini romeni e marocchini, tutti tra i 20 e i 30 anni. Il gruppo, composto da 13 persone, ha messo a segno 29 colpi dal 2017: 18 rapine e 11

furti. La banda agiva con violenza: entrava in azione di notte e quando non trovava la cassaforte o gioielli e denaro, minacciava con pistole le vittime, che venivano picchiate selvaggiamente se reagivano. A Ca' degli Oppi in tre hanno tentato di violentare una donna di 61 anni dopo averla picchiata: «Belve», disse la vittima. Due di loro ora sono stati arrestati. **FERRO** PAG 28

L'ALLERTA CRIMINALITÀ
 Mafia nella provincia
 Il procuratore capo
 Barboglio avverte:
 «Attenzione ai reati sentinella»

• **VACCARI** PAG 12 e 13



Carabinieri in una indagine contro la mafia. Nel Veronese cresce l'allerta sulle infiltrazioni della criminalità organizzata. Dalla città alla Bassa 17 interdittive firmate in tre anni

LOTTA ALL'INQUINAMENTO. Oggi il blocco in città: allargata l'area



Mobility day, stop alle auto

Nei paesi la giungla dei divieti

DALLE 10 ALLE 19. A Verona torna oggi l'appuntamento con le domeniche a mobilità sostenibile. Dalle 10 alle 19, per il penultimo Mobility Day dell'inverno, la zona della città dentro l'ansa dell'Adige e fino alle porte monumentali Nuova, Palio e San Zeno, sarà vietata alle auto. Per la prima volta anche Golosine avrà una strada chiusa al traffico: via Caccia. Previsti parcheggi gratis in zona fiera e all'ex Gasometro con bus navetta per il centro. Mentre ecco in provincia la mappa dei divieti nei paesi quando scatta l'emergenza smog. **PAG 16** e **• LORANDI** PAG 29

IL CASO. Mossa nel Cda. Adesso parola al sindaco

Presidenza Agsm, sfiducia a Croce

Ma lui contrattacca

Bufera all'Agsm: il Consiglio di amministrazione ha sfiduciato il presidente Michele Croce, la cui poltrona alla guida dell'azienda di proprietà del Comune ora vacilla. I quattro consiglieri, tre della maggioranza di centro-destra che fa riferimento al sindaco Sboarina oltre l'esponente di opposizione, ieri hanno detto di non avere più fiducia in Croce dopo una relazione del colle-

gio sindacale su consulenze e spese aziendali. Non sono dimissioni ma l'atto politico, dei tre rappresentanti di maggioranza, è chiaro. Ora Sboarina dovrà decidere, consultate le sue forze politiche, se sollevare o meno Croce dall'incarico facendo decadere il cda. Croce però si difende: «A mio favore ci sono risultati positivi di gestione evidenti». **GIARDINI** PAG 16

BOVOLONE
 Cade sulla pista da motocross giovane di 24 anni in gravi condizioni

• **MASSAGRANDE** PAG 39

SCADENZA DOMANI
 Vaccini, i presidi annunciano: senza certificato bimbi via dall'asilo

• **PAG 7**

CENTRO BADANTI
 centro di alta specializzazione per l'assistenza a malati e anziani

BADANTE CONVIVENTE H 24

32 € AL GIORNO

COSTO TOTALE TUTTO COMPRESO

veronacivile.com

Ass. No-Profit - C.so Milano, 92/B - VR - 045 8101283

CONTROCRONACA

E i costi-benefici dello sbarco lunare?

di **STEFANO LORENZETTO**

Se io fossi il signor Paolo Consolini, e avessi trovato il mio nome sull'*Arena* nel primo elenco degli 88 espropriati per la Tav nel Comune di Peschiera, e sapessi che mi porteranno via 9.359 metri quadrati di terreno per la linea ferroviaria ad alta velocità, 4.064 per le mitigazioni ambientali (che graziosa formula esoterica) e 966 per le strade, e che mi bloccheranno con gli asservimenti altri 15.473 metri quadrati per pubblici servizi, 4.020 per occupazioni temporanee e 276 per vie di comunicazione e corsi d'acqua, be', se mi stesero per capire tutto questo, mi girerebbero ad altissima velocità i sottostanti.

Il fenomeno vorticoso trova spiegazione in un acronimo inglese che tutti ci accomunano, Nimby, e che sta per «Not in my backyard» (Non nel mio cortile). Esuli dal giardino di Eden, ci teniamo a preservare almeno quello di casa. Comprensibile e anche molto umano. Ma la collettività, giustamente, se ne infischia degli affari privati dei singoli e guarda (...). **PAG 25**

DENTISTIKA
 ADESSO ANCHE IN ITALIA

- Estrazione 50,00
 - Capsula 290,00
 - Impianto 490,00
 - Dentiera 750,00

www.dentistika.it
045-8905602
VERONA - Via Urbano III, 12

Foto: Italiane S.p.A. - Sped. in a.p. - DL 353/2003 conv. in L. 27/02/2004 n. 46 art. 1 comma 1 DCB Verona

dallaprima - Controcronaca

Costi-benefici a sfavore della Tav: e la Luna?

I grillini bloccano il tunnel sotto le Alpi per uno sbilancio di 7 miliardi di euro. Peccato che le spese militari dell'Italia ammontino a 25 miliardi l'anno e che gli F35 ne abbiano bruciati 14. Toninelli parli con Basaglia

di STEFANO LORENZETTO

(segue dalla prima)

(...) solo all'interesse generale. La Tav fra Lione e Torino, e per conseguenza fra Brescia e Verona, è un'opera utile? No, faraonica e dannosa, risponde il Movimento 5 stelle, che l'ha bloccata e rischia di far cadere il governo. Basterebbe osservare la cartina del Corridoio Mediterraneo per capire che il quesito è mal posto. La galleria sotto le Alpi è in realtà un tassello indispensabile per collegare la Spagna all'Ungheria attraverso Francia, Italia, Slovenia e Croazia. Più precisamente, le grandi città coinvolte sono Algeiras, Madrid, Saragozza, Barcellona, Marsiglia, Lione, Torino, Milano, Verona, Padova, Venezia, Trieste, Lubiana, Zagabria e Budapest (alcuni ottimisti continuano a parlare di Lisbona-Kiev e prolungano il percorso fino all'Ucraina, dimenticando che la tratta portoghese fu cancellata nel 2012).

Senonché il ministro grillino dei Trasporti, Danilo Toninelli, l'unico italiano convinto che al Brennero ci sia un tunnel, ha affidato a un esperto del ramo, il professor Marco Ponti, ordinario di Economia applicata al Politecnico di Milano, un'analisi costi-benefici della Tav Torino-Lione. Il sindacato di cinque persone presieduto da Ponti (un sesto esperto s'è rifiutato di firmare la perizia) ha sentenziato che non s'ha da fare, perché le uscite sopravanzerebbero di 7 miliardi le entrate. Il premier Giuseppe Conte si è prontamente allineato. Il presidente della Confindustria, Vincenzo Bocca, ha saggiamente obiettato: «150.000 lavoratori che perderanno il posto, sotto quale voce li avete rubricati, costi o benefici?»

Sette miliardi di euro non sono bruciolini. Tuttavia questa faccenda dei costi-benefici mi pare una scemenza. Possibile che solo l'Italia, fra tutti i Paesi europei coinvolti, abbia dato il via a un'impresa di tale importanza strategica senza calcolare a suo tempo uscite ed entrate? Se così fosse, bisognerebbe arrestare gli uomini di governo succedutisi fino a oggi.

Forse Toninelli non sa, anche perché è nato un anno dopo, che nel 1973 i costi del programma Apollo per sbarcare sulla Luna furono calcolati in 25,4 miliardi di dollari, cioè, in base agli indici dei prezzi al consumo degli Stati Uniti, l'equivalente in euro di 134,8 miliardi di oggi. Che benefici avranno tratto gli Usa e il resto dell'umanità da un esborso così ingente? Va a saperlo. Nel frattempo Donald Trump vuole riprendere la corsa allo spazio. Eppure di soldi è parecchio esperto.

Nessuno sembra rendersi conto che da tempo immemorabile le nazioni si dotano di opere pubbliche senza tenere in alcuna considerazione il rapporto costi-benefici. Lo fanno per mania di grandezza, se volete, o per lasciare una traccia nella posterità, o nella convinzione - magari errata - che alla lunga arrocheranno vantaggi alle generazioni future. Qualche esempio? Valutata il numero di turisti che muovono e il giro d'affari in ballo, la Camera di commercio di Monza e Brianza ha stimato che oggi il Colosseo valga 91 miliardi di euro, i Musei Vaticani 90, il Duomo di Milano 82, la Fontana di Trevi 78, Pompei 20, gli Uffici 12.

In Arabia Saudita avranno calcolato i benefici al momento di erigere la Grande Moschea della Mecca, costata oltre 30 miliardi di dollari? E saranno giustificati i 15 miliardi di dollari spesi per la sola Abraj Al Bait, la gigantesca torre dell'orologio che domina la città santa dell'islam?

Anche la Basilica di San Pietro non devessere venuta a buon mercato, visto che è sorta sulla preesistente Basilica Costantiniana, che occupa 2,2 ettari di superficie, che contiene 10.000 metri quadrati di mosaici, che raggiunge i 132 metri di altezza. Ogni dieci anni tocca rifarla daccapò. Per il Giubileo del 2000 s'è dovuto ripristinare la facciata. Tra il 2006 e il 2016 hanno avuto bisogno di restauri i 35.000 metri quadrati del prospetto esterno. Nel 2019 bisognerà mettere in sicurezza le 14.000 tonnellate di peso del Cupolone (per innalzarlo, papa Sisto V mise in preventivo 1 miliardo di scudi d'oro).



Paolo Basaglia, ingegnere, fondatore del Comitato Si Tav. «Molti No Tav lavorano per l'autostrada A32»

E quale sarà stato il rapporto costi-benefici della Freedom Tower di New York (4 miliardi di dollari), spuntata dal cratere delle Torri gemelle abbattute negli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001? E quello del Palazzo di Vetro delle Nazioni Unite? E quello della Tour Eiffel di Parigi?

Se poi volessimo allargare l'analisi costi-benefici a tutte le scelte compiute in materia di difesa dagli ultimi governi, incluso quello in carica, ne verrebbero fuori delle belle. Per il tratto transfrontaliero della Tav servono 8,6 miliardi di euro, per il 40 per cento sborsati dall'Unione europea, per il 35 dall'Italia e per il 25 dalla Francia. La spesa a nostro carico, quindi, è di poco più di 3 miliardi. Ebbene, i soli 9 caccia-bombardieri nucleari F35, giudicati già obsoleti, sono costati alla nostra Difesa ben 14 miliardi di euro, quasi cinque volte tanto.

Le forze armate tricolori sono attualmente dislocate in 21 Paesi, con 8.000 militari, mezzi terrestri e navali, aerei. Bilancio annuo di queste missioni «umanitarie»: 1,3 miliardi di euro. MilEx, osservatorio sulle spese militari italiane, ha calcolato che nei 16 anni di permanenza in Afghanistan il contingente italiano abbia già bruciato 8 miliardi di euro, 1 miliardo in più rispetto al sal-

do negativo costi-benefici lamentato dalla commissione Ponti per la Tav.

Continuo? L'Italia è undicesima nella classifica mondiale per gli armamenti, davanti a nazioni belligeranti come Turchia, Israele e Iran. Vi destiniamo l'1,4 per cento del Pil, più di Germania, Spagna, Olanda e Canada, all'incirca lo stesso stanziamento riservato al sostegno delle famiglie. Parliamo, per il solo 2018, di 25 miliardi di euro (68 milioni al giorno, 2,8 milioni l'ora), per il 60 per cento prosciugati dagli stipendi del personale, anche perché abbiamo più ufficiali e sottufficiali (87.000) che non graduati e truppa (83.000). E qui mi fermo per carità di patria.

Non c'era bisogno che al ministro Toninelli assegnassero un insegnante di sostegno (il predetto professor Ponti) per fargli comprendere come stanno veramente le cose. Ci sarebbe arrivato da solo se si fosse rivolto senza pregiudizi, come ho fatto io, a Paolo Basaglia. Non è un parente dello psichiatra che fece abolire i manicomi, bensì un cinquantatreenne laureato al Politecnico di Torino. Nel capoluogo piemontese ha creato il Comitato Si Tav.

Basaglia mi ha assicurato che l'alta velocità Torino-Lione è necessaria per un'infinità

di motivi. Il primo: «La linea storica è contorta. I raggi di curvatura sono strettissimi, con attrito volvente elevatissimo e pendenze del 35 per mille che si traducono in scarsa efficienza energetica, tant'è che i treni merci richiedono due motori in trazione e un in spinta. Con il nuovo tunnel i convogli consumeranno il 90 per cento in meno».

Inoltre la Tav è attualmente assai dispendiosa anche per il trasporto dei passeggeri. Il Tgv (train à grande vitesse) numero 9248 della compagnia francese Sncf che parte da Torino alle 16.11 arriva a Lione alle 20.28. Dopo 4 ore e 17 minuti! Capirai che grande vitesse. Siccome quella tratta è lunga 234 chilometri, significa che viaggia all'astronomica velocità media di 54,6 chilometri orari. In motorino si fa prima.

Pentastellati e No Tav si spallano a vicenda (la campionesse delle gaffe Laura Castellini, torinese, sottosegretaria grillina all'Economia, è fra gli avversari più scatenati dell'alta velocità). Sostengono che la galleria sarebbe superflua perché il traffico ferroviario sulla Torino-Lione è in continua diminuzione. «Ma non specificano che i treni merci snobbano la linea storica perché è antiquata a tal punto da rendere più convenienti i trasporti ver-

so la Francia attraverso la galleria ferroviaria del San Gotardo che passa dalla Svizzera», mi ha detto Basaglia. «La maggior parte del traffico Italia-Francia attualmente avviene su gomma, lungo la A32 Torino-Bardonecchia e il traforo stradale del Frejus, con gravi ripercussioni, fra l'altro, sulla salute. Tir e auto, a differenza dei treni, inquinano».

E i pericoli derivanti dalla presenza di amianto e uranio nelle rocce dove si sta scavando il tunnel? «A parte che per le gallerie moderne si usa il Tbm, tunnel boring machine, una fresa meccanica che lava la roccia sminuzzata impedendo la dispersione delle polveri, non capisco una cosa: in Val di Susa per convogliare le acque della Dora Riparia verso la centrale elettrica di Pont Ventoux, una delle più grandi d'Italia, è stato costruito un lunghissimo tunnel ma nessuno s'è lamentato per l'amianto e l'uranio», ha replicato Basaglia. «Idem per il raddoppio della camera del Frejus: 13 chilometri di scavo. Non è volata una mosca. Eppure si tratta della stessa montagna».

Resta allora da capire perché i pasdaran contrari all'alta velocità siano così autolesionisti da osteggiare un'opera che affianca la loro vallata dall'inquinamento del traffico veicolare e così bugiardi da affermare l'esatto contrario, cioè che essa rappresenta un vero e proprio attentato all'ambiente. «Balle: l'unico danno, irreparabile, la Tav lo provocherà alla Sitaf, la Società italiana per il traforo autostradale del Frejus, il cui giro d'affari in prospettiva è destinato a sgonfiarsi», mi ha spiegato Basaglia. «Deve sapere che molti No Tav lavorano nella società di gestione della A32 o sono titolari di cooperative che prestano servizi all'autostrada, dallo sgombero della neve ai mezzi spargisale contro il gelo, fino alla cura delle aiuole spartitraffico e delle aree di sosta».

Il caso più eclatante è quello di Sandro Plano, attuale primo cittadino di Susa, leader dei sindacati contrari alla Tav, che è stato presidente della Comunità montana della Val di Susa: da ingegnere, era il responsabile impianti dell'auto-

strada Torino-Bardonecchia, diretta competitor della Tav. «Niente di male, per carità, non dubito della sua onestà personale», ha tenuto a precisare il creatore del Comitato Si Tav. «Ma continuano a menare con i conflitti d'interessi: nessuno si era accorto di questo, grande come una casa?». Da notare che Basaglia non ha particolari motivi di acredine verso Plano, dal momento che entrambi militano nel Pd.

Plano è stato direttore di esercizio della A32 fino al 2011, mica nel secolo scorso, e persino *La Repubblica* ha dovuto ricordargli che nemmeno negli anni del ras Vittorio Valletta s'era visto un dirigente della Fiat diventare sindaco di Torino. «Non credo che alla Sitaf dispiaccia avere un proprio dipendente alla guida della Comunità montana, alleata con chi si oppone alla ferrovia a tutto vantaggio dell'autostrada su cui marciano i Tgv», ha rincarato la dose Basaglia. «Plano è un amico, queste cose gliel'ho sempre dette in faccia. Ripeto: sono certo della sua probità. Ma ragioni di opportunità dovrebbero indurlo ad astenersi dal cavalcare la contestazione contro l'alta velocità».

Basaglia ne ha anche per Alberto Perino, capo carismatico del No Tav, ex bancario sindacalista della Cisl, condannato a 9 mesi per resistenza e lesioni ai danni di un maresciallo dei carabinieri e poi assolto in appello, in passato indagato per istigazione a delinquere e querelato per diffamazione dall'allora procuratore capo di Torino, Gian Carlo Caselli. «L'area più pericolosa è quella anarchica vicina al centro sociale Askatasuna di Torino», ha chiarito Basaglia, più volte minacciato di morte. «Plano la condanna. Perino si chiama fuori dicendo che in Val di Susa "ognuno è leader di sé stesso". Almeno il Pci aveva il coraggio di definire i brigatisti rossi "compagni che sbagliano"».

La Val di Susa è terra di eretici e ribelli fin dai tempi della caccia alle streghe, zona di reclutamento per il movimento anarchico e poi per Lotta continua, Prima linea, Brigate rosse vecchie e nuove. Che oggi la gente del luogo se la prenda con i vagoni, anziché con i cristiani, è già da considerarsi un miracolo. ■

www.stefanolorenzetto.it

Raccontami com'era Quei borghi sul Garda

Il lago di Garda e quei borghi di pescatori diventati nel breve volgere di qualche anno centri turistici presi d'assalto dai visitatori. La storia di una volta, quando si andava in barca per guadagnarsi da vivere; la "Bigiona", il trenino che portava i veronesi sul Benàco. Garda, Bardolino, e quando il lago divenne un set. I racconti, gli aneddoti, le storie.

Questa sera ore 21.00 su Telearena

