

Rassegna del 21/06/2019

SCENARIO

21/06/2019	Adige	29	Valdastico, i giovani scrivono a Fugatti	<i>Gasperotti Tommaso</i>	1
21/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	La Pedemontana bloccata accende lo scontro politico - Pedemontana, lo stop di Rfi diventa scontro politico	<i>A.Z.</i>	3
21/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Mose, una rosa di nomi per scegliere il commissario Incontro tra Zaia e Toninelli	<i>Ma.Bo. - Mo.Zi.</i>	5
21/06/2019	Gazzettino	15	Autostrade, maxi-stretta sulle tariffe ma adesso investimenti a rischio stop	<i>Mancini Umberto</i>	6
21/06/2019	Gazzettino	14	Corsini: separare la Pedemontana dai destini della Tav - Corsini: «Separare i destini di Spy e Tav»	<i>A.Pe</i>	8
21/06/2019	Gazzettino	14	M5s: «Colpa della Regione». Pd: «Governo blocca-Veneto»	<i>a.pe</i>	10
21/06/2019	Gazzettino Venezia	7	Mose, patto Zaia-Brugnarò sul commissario - Regia del Mose, asse Comune-Regione	<i>Vittadello Raffaella</i>	11
21/06/2019	Gazzettino Venezia	7	Incontro tra Consorzio e sindacati Verso l'accordo	<i>...</i>	13
21/06/2019	Gazzettino Venezia	14	Rigenerare la città Gli architetti: luce e acqua al centro	<i>Perini Lino</i>	14
21/06/2019	Gazzettino Venezia	17	Jesolo, anche 7 mesi per i permessi edilizi - Fino a 7 mesi per i permessi l'altra faccia del boom edilizio	<i>Babbo Giuseppe</i>	15
21/06/2019	Giornale di Vicenza	20	Schianto fra tir in A4, muore camionista - Tamponamento in A4 Camionista, perde la vita,	<i>Gonzato Valentino</i>	17
21/06/2019	Giornale di Vicenza	41	Casello A4 bloccato, l'affondo delle imprese	<i>Fadda Antonella</i>	19
21/06/2019	Giornale di Vicenza	41	«Lega-M5s, rimpalli sulla pelle dei veneti»	<i>...</i>	21
21/06/2019	Il Fatto Quotidiano	9	Caltagirone anti-Raggi corteggia Salvini per salvare il suo gruppo - L'asse Salvini-Caltagirone tra aiuti pubblici e affari	<i>Meletti Giorgio</i>	22
21/06/2019	Nuova Venezia	19	Intervista a Pino Musolino - Nuovo piano regolatore riprende il dialogo tra il porto e il comune - Dopo le polemiche riprende il dialogo tra Porto e Comune sul piano regolatore	<i>Favarato Gianni</i>	25
21/06/2019	Nuova Venezia	19	Gli operatori portuali vogliono un nuovo protocollo fanghi	<i>...</i>	27
21/06/2019	Nuova Venezia	25	Da settembre i cantieri per la casa di riposo da 15 milioni di euro	<i>Abbadir Alessandro</i>	28
21/06/2019	Nuova Venezia	28	Il grattacielo "di legno" sarà costruito a partire da settembre	<i>Cagnassi Giovanni</i>	29
21/06/2019	Nuova Venezia	15	Zaia da Toninelli per scegliere il nuovo commissario del Mose	<i>Tantucci Enrico</i>	30
21/06/2019	Nuova Venezia	16	Cittadella giustizia "sconto" di 15 milioni nella causa sui lavori	<i>E.T.</i>	31
21/06/2019	Nuova Venezia	2	Hotel, un distretto bis a Mestre - Apre il quartiere degli alberghi «Anche così rinasce la città»	<i>Chiarin Mitia</i>	32
21/06/2019	Nuova Venezia	3	Il finanziere ora rilancia «Ho altri due progetti»	<i>Chiarin Mitia</i>	35
21/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11	Pedemontana "isolata" dall'A4 Lite gialloverde. Il Pd: dilettanti	<i>Tosatto Filippo</i>	37

TERRAGNOLO

Abitano nelle valli del Leno perché amano il silenzio di questi luoghi, gli animali selvatici che arrivano fin dentro casa e ora si mobilitano contro il completamento dell'A31

L'associazione culturale-ricreativa Banda Bassotti: «Invitiamo chi ci rappresenta a trovare il tempo di venire a Terragnolo, per conoscere la nostra realtà»

Valdastico, i giovani scrivono a Fugatti

L'inno d'amore per la loro valle di 25 ragazzi

«Non possiamo pensare che sarà spazzata via»

TOMMASO GASPEROTTI

TERRAGNOLO - «Il punto da cui vogliamo partire è proprio questo: Terragnolo è da sempre stato un paese in cui chi ci viveva l'ha fatto con fatica, col sudore». Comincia così la lettera che i giovani di Terragnolo, riuniti nell'associazione culturale-ricreativa «Banda Bassotti», hanno scritto al presidente della Provincia di Trento Maurizio Fugatti. Più che una lettera di protesta contro la Valdastico, un vero inno d'amore per la propria valle. Una presa di posizione forte, spontanea e poetica, a difesa del territorio dove sono cresciuti.

Si sono trovati una sera e, armati di coraggio e buon senso, hanno messo nero su bianco il loro pensiero in merito alle Linee guida del programma di sviluppo provinciale della XVI Legislatura, in particolare al punto che verte sulla realizzazione dell'A31. Partendo sì dalla consapevolezza che vivere in montagna richiede uno sforzo maggiore, ma è una scelta che ripaga in termini di bellezza e qualità della vita. Una scelta che loro - questi 25 ragazzi e ragazze della valle - vogliono continuare a fare, ogni giorno, senza autostrade che devastino il loro territorio. «Territorio - scrivono i giovani - che i nostri nonni hanno coltivato terrazzando i pendii: proprio i giorni scorsi abbiamo ospitato il festival "Sassi e non solo", che richiama squadre da tutto il mondo, per una sfida sulla costruzione dei muretti a secco. E con cadenza biennale viene organizzata la "Camminata delle Teragnole", sentiero che

le donne della valle percorrevano ogni mattina all'alba, fino a Rovereto, per poter scambiare qualche prodotto dell'orto, uova, fiori, funghi con altri beni di prima necessità, o qualche moneta».

«Tutto ciò che è sorto a Terragnolo - osserva Erica Gerola, la portavoce del gruppo - è stato fortemente voluto, faticato, guadagnato. E chi ha deciso di continuare a stare qui, a ristrutturare casa, a costruirne una, lo fa perché ama tutto di questo posto. Abbiamo una natura incredibile che entra nelle nostre case, tanto che la valle, in particolare la parte finale verso Zoreri, è stata paragonata da qualcuno alla Nuova Guinea per la prorompentezza del nostro verde. Gli animali selvatici si affacciano alle nostre porte e sono i benvenuti. A noi piace questo, apprezziamo il silenzio, la solitudine che ci regala il nostro paese. Amiamo sentire il torrente Leno che scorre nel fondovalle, i cervi in amore che a settembre bramiscono nel prato dietro casa, i camosci che soffiano se ci si avvicina troppo: non possiamo nemmeno lontanamente pensare che in nome di non-si-sa-cosa (interessi economici?) tutto questo ci venga sottratto. Tutto spazzato via. Anzi, asfaltato».

Anche perché, sottolineano i giovani, stiamo cercando di promuovere un territorio fantastico, incontaminato, dove, in punta di piedi, stanno arrivando alcuni turisti, amanti come noi di un posto che ha resistito al tempo, anzi è senza tempo. «Qualche cittadino - fanno notare nella lettera - sta cambiando rotta di vita, "sta tornando su", consapevole

che i ritmi della città, il caos, lo stress, l'inquinamento, non possono che peggiorare la qualità di vita, in un mondo dove ormai ci stiamo uccidendo con le nostre stesse mani. Qualche attività si sta quindi facendo strada: incentiviamo questo ritorno!».

Con la Valdastico tutto questo andrebbe distrutto. «I Paesi intelligenti, lungimiranti, hanno capito che la tendenza a fare un passo indietro, limitando l'inquinamento, il trasporto su gomma, le emissioni da fonti fossili, equivale a farne tre in avanti. Noi no! Meglio la controtendenza: la costruzione di un'autostrada, oltretutto in un posto assurdo, con nessuna funzionalità logistica logica, per non parlare dell'impatto idrogeologico. Spopolamento, distruzione, la morte di un paese...ecco a cosa si arriverebbe inevitabilmente. Eppure all'ultimo appuntamento degli Stati generali della montagna si incentivava proprio il contrario».

Infine un invito che viene rivolto dai giovani direttamente al presidente Fugatti: «Alla luce di queste considerazioni documentate invitiamo chi ci rappresenta e vuole fortemente la realizzazione di quest'opera a trovare il tempo di venire a Terragnolo, per prendere visione della valle e della sua ostica conformazione, per conoscere la nostra realtà, le opportunità che offre, e senza altro per godere della natura vera, rigogliosa, indisturbata, fatta di suoni e profumi, di momenti emozionanti, senza prezzo. Concludiamo con uno spunto di riflessione...il gioco vale veramente la candela?». (La lettera integrale su www.ladige.it).





IL NODO DEL CASELLO SULLA A4

La Pedemontana bloccata accende lo scontro politico

VICENZA È scontro politico sulla Pedemontana bloccata, a causa dello stop imposto da Rfi alla costruzione del nuovo casello sulla A4 (che dovrebbe intersecarsi con la Tav). La Regione punta il dito su Toninelli, reo di non mandare avanti i cantieri dell'Alta Velocità mentre i 5 Stelle accusano Palazzo Balbi: «Cerca alibi». Il Pd: «È il governo blocca Veneto». a pagina 3

Pedemontana, lo stop di Rfi diventa scontro politico

Il nodo Tav e il casello di Montecchio sulla A4. I grillini: non è colpa nostra

VICENZA L'antefatto: causa infinite incertezze sulla Tav tra Verona e Padova (supererà il vaglio della famigerata analisi costi/benefici? Ma poi si farà? E quando?), anche la Superstrada Pedemontana Veneta rischia di nascere monca. Tutto questo perché la Pedemontana, quando si dice la sfortunata, va a innestarsi sulla A4 all'altezza di Montecchio (vedi il grafico a destra), e in quel tratto l'autostrada corre parallela alla linea ferroviaria, che in teoria dovrebbe essere raddoppiata per sostenere l'alta capacità/alta velocità. Perciò Rfi, la società che gestisce la rete ferroviaria italiana, ha fatto sapere a tutti i diretti interessati che, perdurando l'incertezza sulla Tav, non è in grado di sottoscrivere l'indispensabile convenzione per la realizzazione del nuovo casello di Montecchio. Senza il quale, ovviamente, Pedemontana e A4 rimangono due mondi separati, con pesanti ripercussioni sui futuri flussi di traffico.

Vista dal lato veneto, reso oltremodo diffidente da una serie di precedenti specifici, la vicenda si presta a una lettura dietrologica: vuoi vedere che al ministero delle Infrastrutture hanno trovato l'inghippo per tenere sotto scacco due infrastrutture - la Tav e la Pedemontana - non particolarmente gradite al titolare del ministero medesimo, Danilo Toninelli del Movimento 5 Stelle?

L'aria che tira a Venezia, sede del governo regionale, dev'essere esattamente questa,

visto che il gruppo dei 5 Stelle si è affrettato a rovesciare la frittata con una nota congiunta dei suoi componenti, rilasciata ieri pomeriggio: «La giunta regionale del Veneto - è il messaggio, tutt'altro che criptico - non cerchi ancora scuse per giustificare il ritardo che sta contrassegnando l'avanzamento dei lavori della Superstrada Pedemontana, né tanto meno tenti di scaricare le proprie responsabilità sul ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli». Anche fonti del ministero, per altro, hanno provveduto a mettere in chiaro alcuni punti-chiave: «L'analisi costi/benefici sulla Tav nel tratto veneto, che sarà diffusa a brevissimo - fanno sapere dal Mit - non ha affatto bloccato o rallentato l'opera stessa, che può procedere secondo il suo cronoprogramma. Peraltro, già da mesi il ministro Toninelli ha detto che la Tav si farà, anche se con i miglioramenti legati proprio all'esito dell'analisi costi/benefici». Come dire: all'indirizzo del Mit non abita nessuno che voglia ostacolare lo sbocco naturale della Pedemontana nella A4. Ringhiano ancora i consiglieri pentastellati veneti: «Zaia e i suoi non cercano ora di mascherare la loro incapacità trovando l'ennesimo alibi in ordine a un'opera progettata 25 anni fa, voluta e portata avanti in modo deciso dalla Lega, che solo ora si accorge di questo problema».

Quelli del Covepa - il coordinamento per una Pedemontana alternativa - tornano a sguainare la spada: «Siamo in mano a dei veri e propri

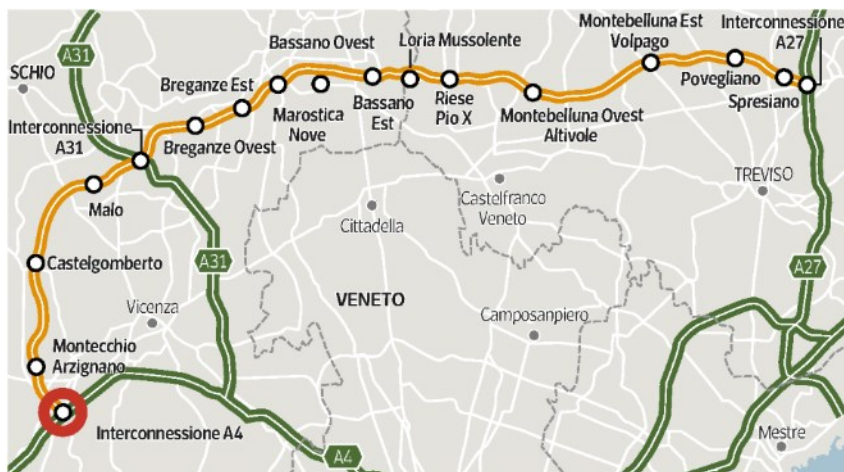
pellegrini, che manco sanno che questa questione è nota dal dicembre 2013, quando l'ex commissario Silvano Verinizzi chiuse un progetto esecutivo coi buchi, per prendersi i soldi del secondo finanziamento del governo da 370 milioni». Secca la replica della struttura regionale di progetto dell'opera: «Nel 2013, diversamente da quanto sostiene il Covepa, il problema dell'interconnessione di più infrastrutture a Montecchio non esisteva proprio, poiché i lavori del casello erano in fase di realizzazione. L'intoppo, come già detto, arriva nel 2014 e all'epoca non era ancora dato sapere dell'accavallarsi degli eventi susseguiti».

Morale della favola? Secondo Stefano Fracasso, capogruppo del Pd in Regione, non può essere che questa: «Qua siamo di fronte a un governo "blocca-Veneto". Il caso del nuovo casello di Montecchio è solo l'ultimo di una vergognosa serie di rinvii e rimpalli di responsabilità tra Lega e 5 Stelle. E meno male che doveva essere un esecutivo amico della nostra regione!». (a.z.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il tracciato della Pedemontana



Lunghezza:
 94 km (più 53 km viabilità secondaria)
 da Montecchio (Vi) a Spresiano (Tv)

Tipo:
 Superstrada a pedaggio
 (0,1683 euro/km veicoli leggeri;
 0,3014 euro/km pesanti)

Data di apertura prevista:
 Fine 2020

Costo:
 2,2 miliardi (con contributo pubblico
 di 614 milioni da parte dello Stato
 e 300 milioni da parte della Regione)

Concessionario:
 Consorzio Sis

Durata concessione:
 Fino al 2059

L'Ego - Hub

La vicenda

● La struttura regionale di progetto della Superstrada Pedemontana ha svelato l'ennesimo intoppo all'opera: la Superstrada rischia di nascere monca, priva della vitale connessione con l'autostrada A4 prevista a Montecchio (Vicenza). Questo perché le perduranti incertezze sulla Tav tra Verona e Padova, i cui binari corrono lungo la A4, inducono Rfi a non firmare l'indispensabile convenzione per la realizzazione del nuovo casello di raccordo a Montecchio.

Mose, una rosa di nomi per scegliere il commissario

Incontro tra Zaia e Toninelli

Salvaguardia

VENEZIA Un sostanziale rinvio. È questo l'esito dell'incontro di ieri a Roma tra il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e il governatore Luca Zaia per la designazione del commissario straordinario che dovrà occuparsi del completamento del Mose, come previsto dal decreto Sblocca Cantieri. Toninelli e Zaia, che peraltro si rivedranno già oggi nel Trevigiano, all'inaugurazione del nuovo ponte sul Piave a Ponte della Priula, si sono ridati appuntamento alla prossima settimana per discutere insieme «una ristretta rosa di nomi» che entrambi contribuiranno a comporre ciascuno con i propri professionisti di riferimento, rosa a partire dalla quale verrà poi selezionata la figura prescelta. A giorni, fa sapere una nota del ministro, sarà insediato un tavolo con il dicastero di Porta Pia, Presidenza del Consiglio, ministero dell'Economia e Regione per la scrittura del decreto ministeriale che condurrà alla designazione finale del commissario, il cui compenso sarà a carico dei fondi del Mose. I nomi che circolano, sono quelli di sempre: Roberto Linetti, Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Fabio Riva, ex responsabile dell'Ufficio Salvaguardia del Magistrato alle Acque, Federico Vittorio Rapisarda, Provveditore delle Opere pubbliche del Lazio e anche Nicola Dall'Acqua, direttore generale Arpav e commissario per i Pfas. Potrebbe toccare a uno di loro superare i ritardi e — come si leggeva nella relazione dello Sblocca Cantieri — «sovrintendere al-

le fasi di completamento, collaudo e avviamento nonché della manutenzione», stimata dal ministero in cento milioni di euro all'anno, che potrebbe essere affidata a un pool di imprese tramite una gara pubblica.

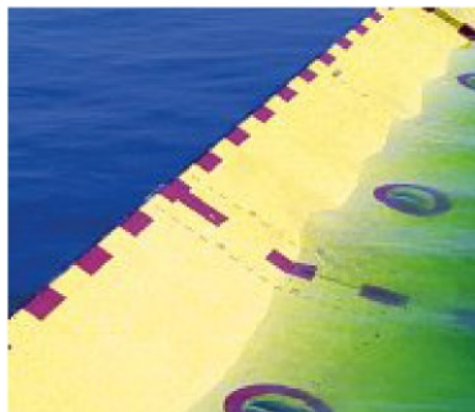
In attesa che il Mit sciolga la riserva, ieri intanto il commissario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e sindacati si sono incontrati per concordare un lavoro comune. Il tema generale è stato l'intesa su lavoro corale tra commissari, i 273 lavoratori (120 del Consorzio, altrettanti di Tehtis e 33 di Comar) per ultimare l'opera e fornire un assetto di competenza che potrà essere acquisito per future scelte di gestione sul Mose. Un assetto unitario nei due livelli, quello dell'opera di ingegneria idraulica e quello delle opere ambientali lagunari. L'arrivo del terzo super-commissario è atteso da molti come punto di svolta per superare lo stallo tra obiettivi e visioni diverse che paralizzano la situazione, quella dell'Anac e quella del Mit. Un terzo commissario eliminerebbe la situazione di gestione paritetica a due nel quale è incagliato il Cvn e renderebbe pienamente partecipe il Mit del problema più spinoso: le imprese maggiori come Mantovani, Fincosit e Condotte sono uscite e non c'è nessuno a cui girare il conto dei lavori non riusciti a regola d'arte e delle manutenzioni. Per rimettere in sesto le dighe che in questi anni si sono incrostate di sabbia alghe servono 800 milioni, ad esempio. Il Mit finirebbe solo per un quarto e le imprese minori, che ora sono il Cvn, non hanno capitale sufficiente. (ma.bo.; mo.zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il decreto Sblocca cantieri ha stabilito che il Mit nomini un commissario per ogni grande opera

● Il Mose è una di queste, la scelta sarà fatta entro la metà di luglio tra una rosa di nomi di Mit e Regione



Le dighe
Il decreto Sblocca cantieri ha previsto un commissario per concludere il Mose



Autostrade, maxi-stretta sulle tariffe ma adesso investimenti a rischio stop

►L'Autorità vara la riforma: pedaggi più bassi in caso di extra ricavi e "tetti" di efficienza stabiliti per legge ►Le concessionarie: «Non si toccano i contratti in vigore così si mina la certezza dei diritti con norme retroattive»

**SPETTERÀ ADESSO
A PALAZZO CHIGI DIRE
L'ULTIMA PAROLA
SU UN PROVVEDIMENTO
CHE PER L'AISCAT
BLOCCA I CANTIERI**

**SARANNO INTRODOTTI
PREMI E PENALITÀ
LEGATI ALLA QUALITÀ
DEL SERVIZIO
E AI LAVORI REALIZZATI
EFFETTIVAMENTE**

IL CASO

ROMA Gli extra ricavi dovuti a maggior traffico delle società autostradali si tradurranno in riduzioni delle tariffe che registreranno annualmente, con un meccanismo di premi e penalità, anche la qualità del servizio. Il concessionario sarà poi obbligato a "efficientare" ogni anno i propri costi operativi e gestionali, in modo da pervenire a una "tetto" fissato per legge calcolato tramite il confronto tra le migliori pratiche del settore. E' pronta la rivoluzione per il sistema tariffario delle autostrade varata dall'Art, l'Autorità dei trasporti, che ha già incassato però il no secco dell'Aiscat. La riforma, sempre che il governo dia parere favorevole, avrà un impatto anche sulle concessioni in essere. Spetterà al Mit convocare le società per chiedere un aggiornamento dei piani economici e finanziari scaduti.

LA RIVOLTA

Un provvedimento - dicono in coro le concessionarie - dirigista. E che rischia non solo di bloccare i cantieri e gli investimenti in corso che si basano su regole scritte nelle convenzioni. Ma di penalizzare l'intero sistema, come già accadde nel 2006 quando l'allora ministro Di Pietro tentò di scardinare l'impianto, ma fu sconfessato nel 2008 dalla Corte di Giustizia Ue che affermò l'impossibilità di modificare unilateralmente i contratti. Le linee guida varate dall'Art, vanno ad incidere su 16 società per le quali il periodo regolatorio quinquennale previsto dalle vigenti convenzioni risulta scaduto dopo il 29 settembre 2018 (data di entrata in vigore del decreto Genova) oppure è scaduto precedentemente senza che l'aggiornamento del piano economico-finanziario sia stato approvato dal Ministero delle infrastrutture. È stata l'Autorità a pubblicare ieri sul sito il nuovo schema dopo una consultazione i soggetti interessati che si è chiusa il 29 marzo.

ziario sia stato approvato dal Ministero delle infrastrutture. È stata l'Autorità a pubblicare ieri sul sito il nuovo schema dopo una consultazione i soggetti interessati che si è chiusa il 29 marzo.

L'impatto, sempre che la riforma diventi operativa, non sarà da poco. Sono previsti nuovi criteri che misureranno investimenti e i miglioramenti dell'efficienza dei gestori. L'effetto, almeno in teoria, sarà quello di moderare le tariffe tramite il meccanismo del "price cap", che prevede un indicatore di produttività annuale che verrà calcolato con cadenza quinquennale per valutare i diversi aspetti della efficienza della gestione. Inoltre, annualmente le tariffe saranno tarate riconoscendo solo gli investimenti effettivamente realizzati secondo le tempistiche e i piani predefiniti e concordati con il Mit.

«Un efficace meccanismo di salvaguardia - è scritto nella delibera approvata - coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del price-cap» finalizzato «a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali extra ricavi correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate)». Un'altra importante novità riguarda l'introduzione di un «articolato meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti, volto a fornire al concedente, almeno nell'ambito di predefinite aree tematiche, la possibilità di individuare gli indicatori e i relativi obiettivi di qualità, monitorare il conseguimento degli obiettivi posti, valutare la performance del concessionario autostradale e conseguentemente applicare immediatamente i meccanismi di penalità/premi con effetto diretto sulle tariffe all'utente».

Da un lato la "rivoluzione" autostradale, spiegano all'Art, punta ad assicurare «l'equilibrio economico finanziario per le componenti tariffarie relative agli oneri di concessione e agli investimenti, qualora effettivamente realizzati nei tempi previsti, anche tramite il riconoscimento dei costi di remunerazione sul capitale investito. Ma dall'altro lato, il nuovo meccanismo vuole incentivare il concessionario «ad adeguare anno su anno la propria struttura dei costi operativi, agendo sulle leve gestionali aziendali e sull'efficientamento dei processi di produzione». Una misura, a giudizio dell'Aiscat, dal sapore statalista. Saranno poi valutati - si legge sempre nel testo - i soli costi operativi e di capitale strettamente correlati all'attività autostradale, secondo precisi criteri di pertinenza. Insomma, sarà più difficile confondere le varie componenti dei costi e dovrebbe essere più facile capire chi ha davvero migliorato la qualità da chi invece si è ben guardato dal farlo. Dato che l'impianto andrà applicato su convenzioni in corso resta il dubbio di come misure retroattive possano essere considerate legittime. Il rischio di una valanga di ricorsi è di fatto molto concreto. Forse sarebbe stato più opportuno convocare un tavolo Mit-concessionari per affrontare e sciogliere i nodi tutti insieme. La patata bollente passa ora a Palazzo Chigi.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

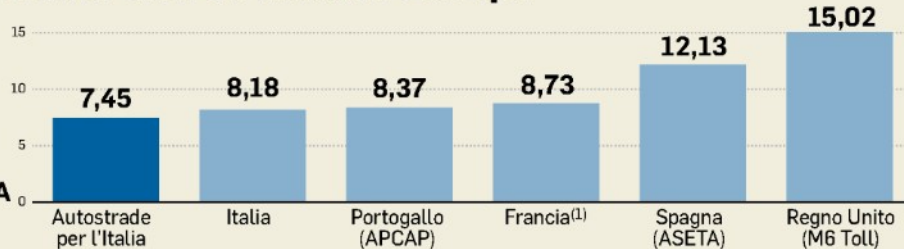


Le tariffe medie autostradali in Europa

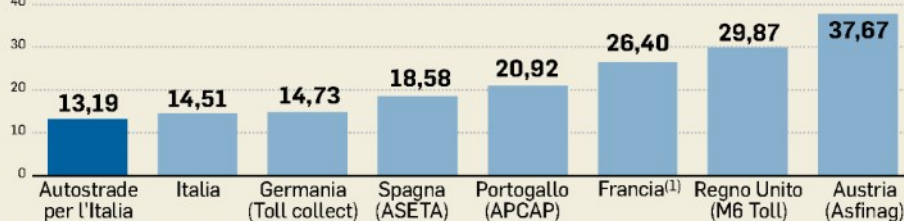
(IVA inclusa, €cent/km)



PER AUTOVETTURA



PER MEZZI PESANTI



Fonte: APCAP, ASETA, M6 Toll, ASECAP (dati 2017). Dati 2018 disponibili per Autostrade per l'Italia e rete Italiana (AISCAT) - (1) Tariffa 2017 stimata in base all'incremento medio del +0,76% applicato sulla rete autostradale dal 1 febbraio 2017, come riportato dalla stampa francese

**Lo stallo
Corsini: separare
la Pedemontana
dai destini della Tav**

«Separare i destini della Spv e della Tav». Tradotto: accelerare il più possibile i lavori per l'interconnessione tra la Pedemontana Veneta e l'autostrada

Brescia-Padova, a prescindere dalla partita dell'Alta Velocità. È questa la soluzione che il commissario Marco Corsini propone per uscire dallo stallo.

Pederiva a pagina 14

Corsini: «Separare i destini di Spv e Tav»

►La proposta del commissario alla Pedemontana per superare lo stallo sull'interconnessione con l'A4 a Montecchio Maggiore ►«Ci offriamo di fare i lavori ma Anac ci fermò, ora si proceda senza pensare alla ferrovia. Uno studio quantificherà il danno»

COVEPA ALL'ATTACCO: «VERNIZZI LO SAPEVA ANCORA NEL 2013». LA REPLICA: «FALSO, PROBLEMA EMERSO DOPO E AFFRONTATO»

OGGI A PONTE DELLA PRIULA ZAIA ACCOGLIE TONINELLI, A CUI L'EX GRILLINA CUNIAL CHIEDE COME INTENDE AGIRE SULL'OPERA

LA POLEMICA

VENEZIA «Separare i destini della Spv e della Tav». Tradotto: accelerare il più possibile i lavori per l'interconnessione tra la Superstrada Pedemontana Veneta e l'autostrada Brescia-Padova, a prescindere dalla partita dell'Alta Velocità. È questa la soluzione che il commissario Marco Corsini propone per uscire dallo stallo in cui si è infilata l'infrastruttura, destinata a collegare Spresiano (Treviso) con Montecchio Maggiore (Vicenza), dove si rinfocola lo scontro con il comitato degli oppositori.

IL RAMMARICO

Com'è emerso in tutta la sua gravità al vertice di mercoledì, l'incertezza politica sulla possibile linea ferroviaria rischia concretamente di limitare lo sbocco della nuova arteria stradale, costretta a sfociare nell'insufficiente viabilità ordinaria anziché agganciare agevolmente l'A4. «Avevamo da tempo evidenziato questa situazione – premette Corsini – tanto che avevamo avviato un tavolo con la concessionaria Serenissima, la Rete Ferroviaria Italiana e il ministero delle Infrastrutture per cercare di risolvere il problema. Ci eravamo offerti di costruire noi il nuovo casello, il che avrebbe comportato un enorme risparmio di tempo. Avevamo il cantiere in

corso, l'impresa al lavoro, l'infrastruttura in uso: bastava che ci trasferissero le risorse, senza la necessità di fare un appalto. Ormai avevamo anche già scritto il testo dell'accordo di programma». Ma poi Rfi interpellò l'Autorità nazionale anticorruzione. «E l'Anac, con un parere secondo me discutibile – continua Corsini, avvocato dello Stato – disse di no. Per questo ci resta un grande rammarico. Avremmo già risolto tutto, invece adesso bisogna che Rfi e Mit trovino un'intesa istituzionale. A nostro avviso sarebbe giusto separare la parte ferroviaria da quella autostradale, muovendosi su due livelli diversi, visto che non è possibile procedere insieme come aveva correttamente prescritto il Cipe». Un minore utilizzo della Pedemontana determinerebbe un calo dei ricavi. «Per la Regione – osserva il commissario – potrebbe trattarsi di un danno rilevante, nel caso in cui l'effetto disincentivante fosse reale. Ma per stimarlo con dati attendibili bisognerà attendere lo studio sui flussi di traffico. Per questo intanto sarebbe importante che A4 accelerasse le procedure di sua competenza, almeno attivando il cantiere, visto che la gara è stata esperita».

LA POLITICA

Cruciale sarà però il ruolo della politica. Questa mattina il go-

vernatore Luca Zaia e il ministro Danilo Toninelli potrebbero parlarne pubblicamente a Ponte della Priula, nel Trevigiano, in occasione dell'inaugurazione del viadotto restaurato da Anas. Nelle stesse ore il Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa sarà a Montecchio Maggiore per annunciare «delle rivelazioni eclatanti» sulla vicenda: «Siamo in mano a dei veri e propri pellegrini che manco sanno che questa questione è nota dal dicembre 2013 quando l'ex commissario Vernizzi chiuse un progetto esecutivo coi buchi».

Dura la replica della struttura di progetto della Spv: «Non è chiaro con quale senso logico il Covepa si riferisca (definendoli "pellegrini") a una serie di soggetti nelle cui mani saremmo tutti noi». Non sfugge che Pellegrini è il cognome dell'ingegnere Elisabetta, responsabile dell'apparato tecnico che sovrintende all'opera per conto della Regione, ma la risposta di Venezia va al di là dei giochi di parole:



«Sono troppe le imprecisioni e le commistioni di notizie diramate». Ad esempio a proposito del citato anno 2013: «Diversamente da quanto affermato dal Covepa, il problema dell'interconnessione di più infrastrutture autostradali e ferroviarie sul territorio di Montecchio Maggiore non esisteva, proprio poiché i lavori del casello erano in fase di realizzazione. L'intoppo arriva nel 2014, a seguito dell'approvazione del decreto 133 che induce il Mit a chiedere l'interruzione dei lavori. Il commissario non poteva quindi essere così preveggente. Inoltre, la Regione ha preso in mano la procedura di Pedemontana

solamente dal primo gennaio 2017 e subito si è mossa».

L'INTERROGAZIONE

Nel frattempo ieri al question time nella commissione Ambiente della Camera la deputata Sara Cunial (ex M5s, ora Misto) ha presentato un'interrogazione a Toninelli, per sapere «se e come il ministro intenda agire rispetto alle criticità di ordine giuridico, progettuale, ambientale ed economico, emerse finora in relazione alla Pedemontana Veneta, un'opera da più parti segnalata come inutile e dannosa per tutti i cittadini veneti».

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL NODO Al centro della questione c'è l'interconnessione tra la Superstrada Pedemontana Veneta e l'autostrada A4 Brescia-Padova

Le opposizioni

M5s: «Colpa della Regione». Pd: «Governo blocca-Veneto»

VENEZIA Dal Movimento 5 Stelle al Partito Democratico, opposizione all'attacco in Consiglio regionale. A fare rumore è soprattutto la posizione dei pentastellati, considerata l'alleanza nazionale. Scrivono in una nota Erika Baldin, Jacopo Berti, Manuel Brusco e Simone Scarabel: «La Giunta regionale non cerchi ancora scuse per giustificare il ritardo che sta contrassegnando l'avanzamento dei lavori della Superstrada Pedemontana Veneta, né tanto meno tenti di scaricare le proprie responsabilità sul ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli». Il gruppo M5s fa presente che «già nel 2017 il Cipe aveva dato il via libera al progetto definitivo del tratto ferroviario dell'alta velocità Verona-Vicenza», opera che però è notoriamente ancora al palo. «Questa vicenda – rilanciano tuttavia i grillini – rappresenta l'ennesima tegola che cade su chi non ha saputo pianificare la nostra Regione, governata ininterrottamente da trent'anni dalle stesse forze politiche, Lega *in primis*, le quali tentano lo scaricabarile verso questo Governo, per altro in parte amico». La soluzione proposta dal M5s è drastica: «Il tratto in

costruzione, da Montecchio Maggiore all'autostrada A31, deve essere stralciato dal progetto perché inutile e costoso, oltre che fortemente impattante per il territorio». Critico verso l'intero asse nazionale gialloverde è invece il Pd. «Altro che "Sblocca cantieri" per far ripartire l'economia – sbotta il capogruppo Stefano Fracasso – qua siamo di fronte a un Governo "blocca Veneto". Il caso del nuovo casello di Montecchio è solo l'ultimo episodio di una vergognosa serie di rinvii e rimpalli di responsabilità tra Lega e Cinquestelle. E meno male che doveva essere un esecutivo amico della nostra regione». I dem invitano dunque a spingere sull'Alta Velocità: «Il nodo dell'Ovest Vicentino va sciolto. La situazione dell'attuale casello di Alte-Montecchio è sotto gli occhi di tutti, un ingorgo perenne. Ed è nota a tutti la necessità di un nuovo casello, così come quella di quadruplicare la ferrovia tra Verona, Vicenza e Padova. La linea è oggi satura e i pendolari sono costretti ad attese infinite, perché i treni regionali devono mettersi in coda, dietro ai Frecciarossa e Frecciabianca». (a.pe.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia Mose, patto Zaia-Brugnaro sul commissario

Il Governatore del Veneto Luca Zaia è volato ieri a Roma per incontrare il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, per trovare un accordo sulla rosa di nomi tra i quali scegliere il commissario che si occuperà della conclusione del Mose. Il Comune di Venezia non è stato ancora sentito, ma conferma la fiducia al Presidente del Veneto sulla lista dei nomi tra i quali scegliere.

Vittadello a pagina VII

Regia del Mose, asse Comune-Regione

► Incontro lampo a Roma tra Zaia e il ministro Toninelli ► Ca' Farsetti sarà informata solo a cose fatte, ma il sindaco per avviare la procedura di nomina del super commissario Brugnaro ha fiducia nel governatore e nella rosa di nomi

L'INCONTRO

VENEZIA Un incontro lampo, durato appena quindici minuti di orologio e rigorosamente a porte chiuse, tra il Ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli e il Governatore del Veneto Luca Zaia. Una prima consultazione per scegliere il nome del super-commissario che dovrà concludere il Mose, come previsto dal decreto Sblocacantieri appena pubblicato in Gazzetta ufficiale.

L'accordo è che Toninelli e Zaia si rivedranno la prossima settimana con una ristretta rosa di nomi che entrambi contribuiranno a comporre, a partire dalla quale verrà poi selezionata la figura prescelta.

I TEMPI

È partito, infatti, il conto alla rovescia dei 30 giorni entro cui la nomina dovrà essere fatta: nel testo del decreto recentemente approvato si rimanda infatti a un successivo provvedimento legislativo a cura del Presidente del Consiglio dei Ministri, che dovrà nominare il commissario su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Regione Veneto e sentiti i ministeri di Economia e Finanze, Ambiente, Beni e attività culturali, Turismo, Politiche agricole e anche Città Metropolitana e Comune di Venezia.

Nessun commento da Porta Pia, l'esito dell'incontro viene af-

fidato a una stringata nota in cui si dice che «a giorni sarà insediato un tavolo con il dicastero delle Infrastrutture, Presidenza del Consiglio, Mef e Regione per la scrittura del decreto che condurrà alla designazione del commissario».

LE CONSULTAZIONI

Non c'è traccia di una consultazione del Comune o della Città metropolitana.

Il Ministro dapprima interpreta quel "sentiti" come «gli verrà certamente notificata una decisione», ma poi si corregge sottolineando che un passaggio ci sarà poiché lo prescrive la legge. E aggiunge che «la Regione farà le scelte che crede, su eventuali consultazioni per i nomi da indicare». Sono ancora fresche le scaramucce politiche sul sopralluogo a Venezia di Toninelli per le grandi navi, che ha incontrato solo le istituzioni emanazione del suo Ministero (Porto, Capitaneria di Porto, Provveditorato) e non i rappresentanti di Regione e Comune. Il sindaco Luigi Brugnaro però smorza sul nascere le polemiche, confermando l'unità di intenti con il Governatore Zaia e ammettendo che la scelta che farà il presidente della Regione sarà appoggiata da Ca' Farsetti.

IL NUOVO DECRETO

Dunque sarà la settimana decisiva per individuare il candidato che si assumerà, con un contratto che prevede un com-

penso da 50 mila euro lordi (più 50 di parte variabile), la responsabilità di un'opera da quasi 6 milioni di euro. E nel frattempo c'è ancora silenzio dal Ministero delle Infrastrutture sul successore dell'attuale Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, che il 1° settembre andrà in pensione. La nomina avverrà "presto", si sbilancia Toninelli, ma non indica i tempi. Anche perché si apre la delicata partita del passaggio delle consegne e ci sarà comunque una fase di transizione all'interno di un organo chiave per la realizzazione del Mose.

Tornando al decreto quel che è certo è che, oltre alla scelta del nome, è sui contenuti che si giocherà la partita: accertato che il commissario avrà un ruolo gerarchicamente predominante rispetto ai commissari del Consorzio, si dovranno individuare le modalità di esecuzione e le strutture di cui si potrà avvalere. Entro tre mesi dal suo insediamento dovrebbe avere il "quadro ricognitivo" e individuare "la modalità più efficace" per la conclusione.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ALLEANZA Il sindaco Luigi Brugnaro e il governatore Luca Zaia

Incontro tra Consorzio e sindacati Verso l'accordo

LA RIUNIONE

VENEZIA C'era grande attesa per la riunione tra i rappresentanti sindacali e i vertici del Consorzio Venezia Nuova, che si è tenuta ieri pomeriggio, durante la quale si sarebbero dovuti affrontare gli scenari futuri dell'azienda.

Il Consorzio, anomalia giuridica che viene considerata a volte come soggetto privato, altre volte ha caratteristiche del pubblico, non è stata menzionata nel recente decreto Sbloccacantieri. Anzi, due mozioni, una alla Camera e una al Senato che tentavano di dare garanzie occupazionali ai lavoratori del Consorzio (oltre a quelli di Comar e Thetis) sono state bocciate in Parlamento.

Ma sui contenuti dell'incontro non è trapelato nulla. Bocche cucite, sia da parte dei lavoratori, sia da parte dei commissari.

In attesa che venga diramato soltanto questa mattina un comunicato congiunto e concordato che raccolga le posizioni di tutti gli attori in campo.

Dunque imbarazzo e necessità di soppesare tutte le parole per esprimere una posizione il più possibile unitaria.

In attesa che venga nominato, entro il 20 luglio, il nuovo commissario che dovrebbe accelerare i lavori per la conclusione del Mose, e del decreto che indicherà le strutture delle quali si potrà avvalere. Anche se il nodo resta l'affidamento e la gestione della manutenzione della colossale opera di ingegneria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMMISSARI Fiengo e Ossola



Rigenerare la città Gli architetti: luce e acqua al centro

► Suggestive proposte dai professionisti del simposio "Open"

SUL NAVIGLIO NUOVA VITA PER LA CONCA E I MOLINI, DALL'ILLUMINAZIONE IMPULSO ALL'AGGREGAZIONE

DOLO

Riqualificare la Riviera che scorre lungo il Naviglio e, soprattutto, il centro di Dolo è stato il tema del simposio svoltosi all'ex Macello nell'ambito di "Open! Studi aperti 2019" "Gli architetti mostrano e ascoltano nella Riviera del Brenta". Circa duecento i professionisti partecipanti di oltre cento studi con l'obiettivo di aprire un dialogo con i cittadini per rinnovare architettonicamente i luoghi, il paesaggio, il territorio. Numerosi gli architetti che hanno portato delle proposte, fra questi Cipriano Bortolato, Roberto Corradini, Barbara Doni, Raffaella Gobbi, Giovanna Mar, Filippo Morandina, Roberto Nordio, Rebecca Rovoletto, Ada Tambato, Ugo Tombacco e Raffaella Gianolla. Ada Tambato, ad esempio, ha proposto una suggestiva riqualificazione della 'Conca' di Dolo: «La Conca a Dolo, storicamente luogo di riferimento per la navigazione, ha subito trasformazioni che, per lungo tempo, non hanno dato definizione al sito. Dopo la demolizione degli edifici esistenti

nell'area, si è creata l'occasione per reinterpretare il luogo come spazio di aggregazione e ridare vivacità ad un ambito cittadino e naturale». L'acqua del Naviglio è stata spesso citata dai professionisti ed è risultata al centro della rivisitazione del territorio, Corrado Balistreri ha immaginato modi diversi di valorizzare i Molini, le Chiuse e il campanile. Roberto Corradini ha pensato di rigenerare gli spazi con la luce: «La luce è mezzo per comunicare lo spirito del proprio tempo e costruire il paesaggio urbano sia diurno che notturno. Se, di giorno, passeggiando in un centro storico, ogni visitatore straniero si immerge in una profonda dimensione culturale sedimentata nello spirito di noi italiani, non si può dire lo stesso di notte. Troppo spesso l'illuminazione è stata associata solamente a temi di 'sicurezza' ed efficienza energetica, quasi mai pensata per migliorare la qualità della vita». Tante idee innovative dagli architetti per Dolo e la Riviera.

Lino Perini



SEMINARIO Duecento professionisti hanno partecipato ad "Open! Gli architetti ascoltano la Riviera del Brenta".



Jesolo, anche 7 mesi per i permessi edilizi

►La protesta di architetti e geometri:
«Così si rischia di far saltare i progetti»

Boom edilizio a Jesolo, con centinaia di richieste per nuove costruzioni o ristrutturazioni negli ultimi mesi, ma c'è un rovescio della medaglia: si deve attendere anche fino a sette mesi per ottenere un permesso a costruire. A lamentarsi sono architetti, geometri e professionisti del settore. Il boom di pratiche edilizie ha messo in affanno l'Ufficio edilizia privata, scatenando la polemica politica, con la Lega che invita il Comune a chiedere collaborazione ai vicini municipi.

Babbo a pagina XVII

Fino a 7 mesi per i permessi l'altra faccia del boom edilizio

►La protesta di architetti e geometri: «Così si rischia di far saltare i progetti» ►La Lega: «Zoggia chiedi aiuto ai Comuni vicini». Il sindaco: «Invito ad avere pazienza»

JESOLO

Fino a sette mesi di attesa per ottenere un permesso a costruire. Il boom di pratiche edilizie manda in tilt l'Ufficio edilizia privata.

E' l'effetto dei cento cantieri avviati in città e delle migliaia di pratiche edilizie protocollate, sia per piccoli che per grandi cantieri. Quasi quattromila quelle registrate nel 2018. Un trend che probabilmente verrà mantenuto anche nel 2019, tanto che lo scorso marzo già da sole le pratiche legate agli ampliamenti con il Piano casa sono state un migliaio.

TEMPI LUNGH

Risulta quasi impossibile per gli impiegati rispettare i sessanta giorni previsti dalla legge per il rilascio delle autorizzazioni, prorogabili di altri 15 per le eventuali integrazioni della documentazione. E così se la città,

dalla spiaggia all'entroterra, punta a rifarsi il look con nuove costruzioni o restauri degli immobili esistenti, la burocrazia rischia di bloccare il fermento urbanistico perché di fronte a mesi e mesi di attesa, i progetti possono bloccarsi. O peggio ancora naufragare definitivamente. Insomma, una situazione che preoccupa e non poco i vari professionisti del settore, dagli architetti ai geometri che temono pesanti blocchi per i loro progetti.

«Se lo scorso anno Jesolo è stata una delle prime città italiane per numero di rogiti - commentano i professionisti - significa che la città sta vivendo un momento importante a livello urbanistico. E' comprensibile la difficoltà degli uffici ad evadere tutte le pratiche, ma attendere svariati mesi per il rilascio del permesso a costruire è troppo. Si rischiano pesanti ripercussioni, compreso il bloc-



co dei lavori con conseguenze negative anche su tutto l'indotto. Una soluzione potrebbe essere quella di chiedere la collaborazione dei Comuni vicini che non hanno la stessa situazione di Jesolo e che potrebbero concedere del personale in supporto, almeno per qualche giorno a settimana».

REAZIONI POLITICHE

Ma la questione, oltre che tecnica, è anche politica. A lanciare strali contro l'amministrazione comunale è il capogruppo della Lega Alberto Carli: «E' chiaro - dice - che i ritardi nel rilascio delle autorizzazioni

causano poi dei ritardi nelle partenze dei lavori e questo probabilmente provoca un'ulteriore confusione con la concessione delle proroghe all'apertura dei cantieri. L'Amministrazione ormai vive alla giornata e non ha alcuna programmazione. Basterebbe avere una collaborazione con i Comuni meno oberati di lavoro per avere un supporto con qualche dipendente in più e gestire le emergenze in modo migliore».

IL SINDACO

A rispondere è il sindaco Valerio Zoggia che chiede ai pro-

gettisti e ai vari investitori di avere pazienza. «Con migliaia di pratiche protocollate - spiega - qualche ritardo è innegabile. Con sette mesi di attesa non escludo che il problema sia legato alla richiesta di integrazioni, magari con una documentazione incompleta. Invito i progettisti ad avere pazienza e a presentare le varie domande nel modo più puntuale possibile per agevolare il lavoro degli uffici. Una collaborazione con gli altri Comuni? La valuteremo, ma non sarà facile perché ogni ente in questo campo ha un proprio metodo di lavoro».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ESPANSIONE EDILIZIA Una veduta dall'alto di Jesolo lido: il boom delle richieste edilizie mette in difficoltà gli uffici comunali

TORRI DI QUARTESOLO. Incidente tra mezzi pesanti ieri sulla Serenissima allo svincolo con l'A31. Traffico in tilt per ore

Schianto fra tir in A4, muore camionista

di VALENTINO GONZATO

Tragedia ieri mattina verso le 10 lungo l'autostrada Serenissima in direzione Milano, tra i caselli di Grisignano e Vicenza Est. All'altezza dello svincolo con la A31 Valdastico si è verificato un tamponamento che ha coinvolto tre mezzi pesanti e un'auto: ad avere la peggio è stato l'autista di un camion che ha perso la vita. In poco tempo si sono formate lunghe code che hanno mandato in tilt la circolazione.

Diasagi anche verso Venezia, per un incidente tra Soave e Montebello. ● PAG 20



Il tir nell'impatto lungo la Serenissima ha perso il carico. Il camionista è morto

Tamponamento in A4 Camionista perde la vita

L'uomo ha colpito il tir che lo precedeva. Dieci chilometri di colonna

Valentino Gonzato

Lo schianto contro il camion che lo precedeva non gli ha lasciato scampo. Petar Paunov, autotrasportatore bulgaro di 57 anni, ieri mattina è rimasto schiacciato all'interno della cabina di guida del proprio tir e ha perso la vita all'istante. La disgrazia è avvenuta in A4 poco prima dello svincolo con l'A31, lo stesso tratto dell'autostrada Serenissima dove martedì un altro autotrasportatore aveva tamponato il mezzo davanti a lui e si era rotto entrambe le gambe. Inevitabili i disagi al traffico con dieci chilometri di coda verso Milano smaltiti solamente dopo alcune ore. I curiosi hanno inoltre provocato rallentamenti pure nella carreggiata opposta, dove fortunatamente non sono accaduti altri incidenti.

La tragedia si è verificata poco prima delle 9.45. La dinamica è ancora all'esame della polizia stradale di Padova. Secondo la prima ricostruzione fatta dagli agenti e dai soccorritori, Paunov non si sarebbe

accorto di un improvviso rallentamento ed è andato a schiantarsi contro un tir carico di mais innescando un tamponamento a catena che ha coinvolto anche un'automobile e un terzo camion. Il primo urto è stato così violento da far accartocciare l'abitacolo del mezzo pesante guidato dal bulgaro. Quell'ammasso contorto di lamiere è diventato una trappola mortale per l'autotrasportatore, che è deceduto praticamente sul colpo.

Ricevuto l'allarme, la macchina dei soccorsi si è immediatamente messa in moto. In A4 sono accorsi a sirene spiegate i mezzi dei vigili del fuoco, le ambulanze del Suem, le pattuglie della polstrada e il personale dell'autostrada. Le quattro squadre dei pompieri arrivate dal comando provinciale di via Farini e da quello di Padova hanno estratto il corpo senza vita della vittima che era rimasta incastrata. Gli altri camionisti e l'automobilista alla guida dell'utilitaria coinvolto nel maxi incidente non

hanno invece riportato alcuna conseguenza.

Inevitabili le ripercussioni sulla circolazione autostradale. Anche perché uno dei mezzi pesanti ha perso gran parte del carico di mais che trasportava. Durante le operazioni di soccorso sono state chiuse al traffico le prime due corsie dell'A4 della carreggiata ovest, sulla quale ha subito cominciato a formarsi un lungo serpentone di automobili e camion. Un'ora e mezza dopo il drammatico incidente erano segnalati ancora dieci chilometri di colonna. Dopodiché i soccorritori hanno concluso la loro missione e il personale dell'A4 ha terminato di pulire il manto stradale dalle granaglie. A quel punto la circolazione è ripresa. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lavori

TRE NUOVI CANTIERI

Dalle 20 di oggi alla mezzanotte di domenica, tra Montebello e Montebello si viaggerà su due corsie in entrambe le carreggiate. Dalle 20 di oggi alle 8 di domani e dalle 12 di domani alla mezzanotte di domenica rimarranno aperte solo due corsie anche tra Soave e Montebello in direzione Venezia. Infine, in A31 si viaggerà su una sola corsia tra Dueville e lo svincolo con l'A4 dalle 10 di lunedì alle 14 di venerdì. Sarà coinvolto dai lavori anche il casello di Vicenza nord.



IL DRAMMA. Lo schianto tra Grisignano e Vicenza est verso Milano è il secondo in tre giorni



La cabina del mezzo pesante nella quale ha perso la vita l'autotrasportatore bulgaro che ha innescato il maxi tamponamento. FOTO VVF



Il carico di mais che si è riversato sull'asfalto dell'autostrada A4

Casello A4 bloccato, l'affondo delle imprese

**Confindustria: «Fermare la Tav è fermare il Paese»
Artigiani, Ascom e Api: «Ci hanno nascosto la verità
Ora vogliamo soluzioni». Sindaci dell'Ovest in camp**

Antonella Fadda

Casello bloccato dalla Tav: le associazioni di categoria saranno i ranghi e si posizionano accanto ai sindaci, alzando la voce. I rappresentanti del mondo produttivo sono pronti a fare squadra con gli enti locali per superare lo stallo che impedisce la costruzione del casello fra Montecchio e Montebello in contemporanea con Superstrada Pedemontana Veneta. Una impasse provocata da una prescrizione del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, che impone di stipulare, prima dell'avvio dei lavori sia della Tav sia del nuovo svincolo di Montecchio, una convenzione tra Rfi, Ministero dei trasporti, Autostrada e il Consorzio Iricav Due. Il punto è che, essendo la Tav in stand by per ragioni politiche nazionali, le Ferrovie non procedono con il progetto visti i dubbi sulla concretizzazione dell'infrastruttura.

Il sindaco Gianfranco Trapula ha lanciato ieri l'allarme esternando rabbia per la mancata informazione degli organi competenti e preoccupazione. «Convocheremo le categorie, la Regione, la Provincia e tutti i Comuni del territorio per studiare assieme azioni forti, anche a livello politico - ha detto - finalizzate allo sblocco di questa vicen-

da, che rischia di cadere come un macigno sulla viabilità di tutto l'Ovest». I sindaci dei paesi vicini, Dino Magnabosco di Montebello e Bruno Beltrame per Brendola, si dicono pronti a fare squadra. «Sono estremamente preoccupato - dice Magnabosco -. La Regionale II sarebbe perennemente intasata. Siamo pronti a collaborare per fare pressioni sul Governo, affinché sblocchi il nodo Tav. Che si faccia o no, quest'opera non può fermare le altre opere». Dello stesso parere anche Beltrame: «Il governo deve darsi una mossa per sbloccare il tutto. Lo Stato deve mettersi una mano sulla coscienza ma anche l'Autostrada, e porre rimedio a questa situazione».

Preoccupate, e un po' infastidite, anche le categorie: «Attendiamo con urgenza la convocazione del tavolo del sindaco Trapula - fanno sapere da Confindustria Vicenza -, abbiamo bisogno di capire da un punto di vista tecnico le novità emerse per concertare con tutti gli attori di questa vicenda i prossimi passi e procedere verso una risoluzione concreta. Non passa giorno in cui non sollecitiamo il governo a sbloccare le grandi opere, in primis la Tav Brescia-Padova, altrimenti si blocca il Nord Est. E se si blocca il Nord Est si blocca il Paese». In prima linea

anche Confartigianato, Commercio e Apindustria: «Qui c'è da trovare una soluzione rapida - affermano i rispettivi presidenti Ruggero Camerra, Luigi Grandi e Roberto Callegari - sennò davvero si ferma economia, viabilità e vivibilità. Siamo favorevoli al dialogo. Faremo pressione perché almeno una parte dei lavori partano in tempi brevi e chi di dovere deve assumersi le proprie responsabilità dal momento che ci hanno nascosto la verità. Ed ora devono rispondere e spiegarci anche cosa faranno, quale sarà la soluzione. Ci chiediamo se hanno idea di come risolvere la questione traffico dato che, a quanto pare, verrà aperta la Spv e non il casello». «Lo sconforto dell'amministrazione montecchiana - aggiunge Veronica Ceconato, presidente ovest di Cna - è lo stesso dei cittadini e delle imprese, su cui ricadranno i disagi di una viabilità ordinaria già oggi al collasso. Il rischio è che la Spv appaia come un'opera inutilizzabile almeno nel tratto iniziale. Se è vero che l'impasse è dovuta alle incertezze sulla Tav è paradossale che non sia bastata la presenza di un partito forte a livello nazionale e in Regione». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Botta e risposta

SCONTRO COPEVA-SPV

«Siamo in mano a dei pellegrini che manco sanno che questa questione è nota dal dicembre 2013 quanto l'ex commissario Verinzi chiuse un progetto esecutivo coi buchi, per prendersi i soldi del secondo finanziamento del governo da 370 milioni per salvare il progetto far restare in piedi Sis e Zaia». Lo afferma il Covepa in una nota. «Questi concetti poi sembrano sconosciuti», aggiunge il comitato, ai leghisti «Cecchetto, Trapula e Faccio, che fingono di non sapere che già l'11 dicembre 2018 la commissione ambiente del Comune aveva fatto emergere la questione, per voce dei tecnici della Sis e

dell'A4 invitati dal presidente Scalabrin del Pd.

«Troppe le imprecisioni e le commistioni di notizie diramate dal Covepa», afferma la struttura di progetto Spv in una nota di replica. «Nel 2013, il problema dell'interconnessione di più infrastrutture autostradali e ferroviarie a Montecchio Maggiore non esisteva poiché i lavori del casello erano in fase di realizzazione. L'intoppo arriva nel 2014, a seguito dell'approvazione del decreto 133 che induce il Mit a chiedere l'interruzione dei lavori per le motivazioni già descritte. Inoltre, la Regione ha preso in mano la procedura di Pedemontana solo dal primo gennaio 2017, e subito si è mossa, proprio perché già a tale data ha cominciato a preoccuparsi e a proporre soluzioni».



L'attuale casello dell'autostrada A4 di Montecchio Maggiore, ad Alte



Il sindaco Trapula, con amministratori e tecnici durante l'incontro

LE REAZIONI. Da Fracasso (Pd) ai venetisti: all'attacco dei gialloverdi

«Lega-M5s, rimpalli sulla pelle dei veneti»

Zigliotto (Siamo Veneto): «Hanno negato l'evidenza»
Il Movimento: «Ora Zaia non faccia lo scaricabarile»
«La Giunta regionale del Veneto non cerchi ancora scuse per giustificare il ritardo della Pedemontana, né tanto meno tenti di scaricare le proprie responsabilità sul ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli». Con queste parole, affidate a una nota, il Gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle interviene sul caos relativo al blocco del casello di Montecchio. «Questa vicenda rappresenta l'ennesima tegola che cade su chi non ha saputo pianificare la nostra Regione governata ininterrottamente da trent'anni dalle stesse forze politiche, Lega in primis, le quali tentano lo scarica barile verso questo Governo, per altro in parte amico. Zaia e i suoi non cerchino ora di mascherare la loro incapacità trovando l'ennesimo alibi in ordine a un'opera progettata 25 anni fa che porta con sé diversi deficit, voluta e portata avanti in modo deciso dalla Lega, che solo ora si accorge di questo problema».

E se i Cinque Stelle regionali sparano su Zaia e la Lega -divisi a Venezia, uniti a Roma -, Stefano Fracasso capogruppo del Pd ne ha per tutto il governo gialloverde. «Altro che Sblocca cantieri per far ripartire l'economia, qua siamo di fronte a un Governo "blocca Veneto"». L'affondo è di Stefano Fracasso, capogruppo del Pd in Consiglio regionale. Il caso del nuovo casello di Montecchio è solo l'ultimo episodio di una vergo-

gnosa serie di rinvii e rimpalli di responsabilità tra Lega e Cinque Stelle. E meno male che doveva essere un esecutivo amico della nostra regione. L'interminabile impasse è lo specchio dell'interesse del governo gialloverde per dare al Veneto infrastrutture moderne, che ha conseguenze devastanti. A cosa è servita l'inaugurazione in pompa magna di 7 chilometri di Pedemontana se poi, dopo un'infinità di ritardi e costi lievitati, rischia di restare senza sbocchi?». E affonda: «Lega e M5s devono smettere con il rimpallo di responsabilità, un giochino pericoloso sulla pelle dei veneti».

Va all'attacco, da Montecchio, anche Ruggero Zigliotto, di Siamo Veneto: «Da candidato sindaco avevo detto che il casello A4 con l'apertura della Spv non ci sarebbe mai stato. La Lega invece promettendo l'impossibile ha vinto le elezioni. Da Cecchetto a Trapula hanno intonato sempre lo stesso disco, anche con le categorie, dicendo che lo sblocco del casello era una formalità. E ora "scoprono" che è tutto bloccato? O hanno finto di non sapere finora, ed è gravissimo, o l'hanno scoperto ora, ed è ancora peggio e dà la misura del loro livello». Zigliotto ricorda che «passeranno 30 mila veicoli al giorno: dove li mettiamo senza casello? Bisognerà bloccare la Spv a Thiene. Questo è un fallimento clamoroso: un fallimento del Paese, e anche di Zaia. E non si metta, ora, a scaricare tutto sui 5 Stelle. Ora la Lega governa in Regione e anche a Roma. Il teatrino deve finire». •



Ruggero Zigliotto



Stefano Fracasso



DIETRO LO SFRATTO ALLA SINDACA

Caltagirone anti-Raggi corteggia Salvini per salvare il suo gruppo

MELETTI A PAG. 9

L'asse Salvini-Caltagirone tra aiuti pubblici e affari

QUALE RUOLO AVRÀ LA VIANINI?

Dal governo il Carroccio può fare molto: la Cassa Depositi e Prestiti sta salvando i gruppi dell'edilizia in crisi

TUTTI NELLA RETE DEL LEGHISTA

In Rai impone le nomine, in Eni assicura la poltrona dell'imputato Descalzi e ha puntato pure Pop Bari

L'INCHIESTA

Nuove alleanze

La campagna del "Messaggero" contro la Raggi cementa la sintonia tra il leghista e i poteri forti. Che non si limita solo a Roma

» **GIORGIO MELETTI**

Q

uella di Matteo Salvini è una vera e propria campagna acquisti, indirizzata a 360 gradi verso tutti i cosiddetti poteri forti, deboli o calanti che siano. Così quando *Il Messaggero*, quotidiano leader della Capitale controllato dall'Ottavo Re di Roma Francesco Gaetano Caltagirone, intima lo sfratto alla sindaca Virginia Raggi nel terzo anniversario della sua plebiscitaria elezio-

ne, il ministro dell'Interno lo prende per un assist: "Siamo pronti a presentare un programma alternativo per Roma. La città merita di più".

In base a una logica un po' semplificata, Salvini sembra convinto di avere già in tasca l'appoggio di Caltagirone e del suo giornale per issare il prima possibile le insegne del Carroccio sul Campidoglio. Sarebbe una conseguenza logica della offensiva diplomatica dispiegata negli ultimi mesi in stretta (e non scontata) connessione con Giancarlo Giorgetti, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e storico ambasciatore della Lega presso il potere finanziario. Una strategia basata sull'esperienza di un partito che frequenta le stanze del governo (e degli amministratori delegati) da 25 anni e strapazza ogni giorno i coinquilini M5S che esperienza non ne hanno, e i risultati si vedono.

NON CONTA che cosa Caltagirone possa aspettarsi dalla Legamache cosa Salvini pensa di poter fare per lui. Disamorato dal sempre più povero mercato degli appalti pubblici, Caltagirone continua a occupare lo sguardo di chi attraversa la Capitale con capolavori del cemento sprecato come la cit-

tadella dello sport incompiuta, meglio nota come "vele di Calatrava" o con i cantieri della Metro C che procedono con lentezza inversamente proporzionale all'aumento dei costi. E così Salvini è convinto di essersi conquistato un occhio di riguardo per la strenua lotta a favore del partito del cemento con cui fa venire ogni giorno nuovi attacchi di itterizia agli alleati M5S.

Non solo. Da mesi la Cassa Depositi e Prestiti sta architettando il salvataggio con denaro pubblico delle maggiori imprese di costruzioni italiane, tutte più o meno scassate, e nella lista dei feriti da soccorrere ha cominciato a entrare in modo insistente la Vianini di Caltagirone. Sarà solo una coincidenza, ma il nome Vianini ha cominciato a circolare con più insistenza quando i sentimenti dei vertici Cdp, nominati un anno fa come espressione del M5S, hanno cominciato a seguire l'onda



nazionale e a prediligere com'eriferimento politico Salvini e Giorgetti. E vuoi fare il nuovo Iri del mattone tenendo fuori dall'affare Caltagirotte? No, e infatti pare sia stato il 76enne palazzinaro poi trasformato in finanziere a dire "no grazie". Ma non importa, l'offensiva di Salvini & Giorgetti va avanti. Hanno deciso di piazzare l'economista Giulio Sapelli, nel maggio 2018 candidato per una notte alla presidenza del Consiglio, alla pur sempre interessante presidenza della Banca popolare di Bari, battezzata dalla Banca d'Italia come polo aggregatore delle popolari del Sud.

IL GOVERNATORE Ignazio Visco, dopo aver respinto il tentativo di Luigi Di Maio di condizionare le nomine per il Direttorio di Palazzo Koch, non sembra intenzionato a ostacolare Sapelli e quindi la strategia della Lega di conquistare posizioni nel potere finanziario del Mezzogiorno. Un segnale negativo per Di Maio, costretto a misurare anche nel caso di Bari il rovesciamento dei rapporti di forza all'interno della coalizione

giallo-verde.

Alla Rai lo smottamento è quotidiano. Le cronache di questi giorni riferiscono che il M5S si è unito al Pd nell'attacco al presidente Marcello Foa (in quota Lega), e il risultato è stato, a quanto pare, un avvicinamento alla Lega dell'amministratore delegato Fabrizio Salini, scelto dai pentastellati. Il quale già aveva dato un segnale inequivocabile benedicendo la designazione alla guida di *Uno Mattina Estate* del biografo di Salvini Roberto Poletti, giornalista di Rete4 in grado di fare ciò che nessuno dei 1600 giornalisti già stipendiati dalla Rai potrebbe. Il che da un certo punto di vista è probabilmente vero.

MAIL VERO capolavoro di Salvini & Giorgetti sta avvenendo con l'Eni. L'amministratore delegato Claudio Descalzi è nei guai da tempo perché continua a guidare la maggiore azienda pubblica italiana pur essendo imputato in un complicato processo per corruzione internazionale per la famosa tangente da oltre un miliardo pagata in Nigeria, secondo l'accusa, per aggiudi-

carsi l'importante giacimento petrolifero Opl 245. Nominato nel 2014 da Matteo Renzi, Descalzi è stato indagato sei mesi dopo e difeso dallo stesso Renzi. Nel 2017 Paolo Gentiloni lo ha confermato.

Quando c'è stato il cambio di governo all'Eni si è diffuso un po' di panico, anche perché nel frattempo è esploso lo scandalo nello scandalo, l'inchiesta milanese sul presunto depistaggio orchestrato dall'avvocato dell'Eni Piero Amara (arrestato) attraverso il pm di Siracusa Giancarlo Longo (arrestato). Amara ha indicato il braccio destro di Descalzi, Claudio Granata, come colui che gli dava gli ordini. Come ha riferito in dettaglio *Lettera43*, Granata ha gestito l'arrocco verso la Lega. Damesi rumors di palazzo attribuiscono a Salvini il *diktat*: "Descalzi non si tocca". Ieri la notizia dell'assunzione come dirigente dell'Eni del giornalista Mario Sechi, con il compito di tessere rapporti con il mondo politico.

La tela di Salvini diventa sempre più fitta.

Twitter@giorgiomeletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROTAGONISTI



VIRGINIA RAGGI

La sindaca di Roma è al terzo anno del suo mandato, eletta nel 2016



MATTEO SALVINI

Il leader leghista ha appena presentato le sue proposte per Roma

.....





Nel mirino
Rai e Eni. Sopra, Caltagirotte con la Metro e le incomplete Vele di Calatrava, in appalto pure a Vianini. *Ansa*



L'INTERVISTA

Dopo le polemiche riprende il dialogo tra Porto e Comune sul piano regolatore

Il presidente dell'Autorità, Pino Musolino, fa il punto «Il confronto s'era interrotto, ma non per colpa nostra»

Investitori in arrivo malgrado il blocco dei dragaggi e le incertezze
Gianni Favarato

Malgrado il blocco dei dragaggi dei canali, la mancanza di un sito dove conferire i fanghi da scavare e l'incertezza sul futuro della crocieristica, gli investitori italiani e internazionali credono ancora nel porto lagunare che, secondo il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, avrà presto anche un nuovo strumento urbanistico e un piano strategico. Musolino assicura che il dialogo con il Comune di Venezia è ripreso proprio sulle scelte urbanistiche comuni da fare in certe aree, come via dell'Elettricità, via delle Macchine, via delle Industrie davanti al Parco Vega e pure l'area dei Pili di proprietà di una società che fa capo al sindaco

Luigi Brugnaro.

Da tempo l'Autorità veneziana ha annunciato la predisposizione del nuovo piano strategico previsto dalla recente riforma dei porti. A che punto siete?

«Il dialogo che si era interrotto, non per colpa nostra, per predisporre il nuovo "Piano regolatore portuale" e il cosiddetto Dpss, ovvero il documento di "Pianificazione strategica di sistema portuale" è ripreso potrebbe chiudersi positivamente, possibilmente prima del prossimo autunno».

E il nuovo piano regolatore portuale?

«Stiamo lavorando all'assetto urbanistico nell'area di ambito portuale sia a Venezia che a Chioggia e vogliamo chiudere il prima possibile per poi dedicarci al nuovo piano regolatore portuale che, per quanto riguarda la destinazione d'uso legata alle attività di trasporto marittimo del Centro Storico di Venezia è stato predisposto

dal Genio Civile nel lontano 1906 mentre la variante per Porto Marghera è del 1965. E' chiaro che si tratta di adeguarli alla realtà attuale e di prospettare, in funzione dei traffici commerciali e passeggeri».

Con il Comune di Venezia ci sarà un accordo?

«Dopo la ripresa del dialogo ci sono state fatte dal Comune delle proposte sulle quali noi abbiamo presentato le nostre osservazioni e controproposte per definire in modo precisa le aree con funzione di interazione porto-città. Ora stiamo aspettando la risposta del Comune di Venezia e contiamo di



chiudere prima dell'inizio del prossimo autunno».

Che obiettivi avete?

«La nostra priorità è tutelare e valorizzare attività portuali tenendo conto delle richieste dei comuni interessati, a cominciare da Venezia e Chioggia. Vogliamo fare questa cosa una volta per tutte, non fa bene tenere aperte in eterno questioni così importanti per il presente e il futuro del porto lagunare. Le discussioni devono esserci e ci sono state, ora ci sono le scelte da fare, senza rinvii».

Sarà chiarito anche cosa si può fare e cosa non termini urbanistici in tutto il "waterfront lagunare"?

«Stiamo lavorando, in particolare, ad una soluzione concordata con il Comune di Venezia, tutti e due in buona fede».

Sull'accesso a Venezia delle navi da crociera ci sono fin troppe Voi come vi state muovendo?

«La proposta rimane quella di spostare il traffico crocieristico dal Bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca. Nel 2017 abbiamo condotto, fra le altre cose, un'analisi che ha portato alla comparazione tecnico-scientifica delle varie alternative. In seguito alle indicazioni del nuovo Governo, abbiamo provveduto a fornire ulteriori evidenze e analisi al ministero delle Infrastrutture e,

su richiesta dello stesso, abbiamo prodotto una bozza di analisi di fattibilità tecnico-economica di due aree indicate come preferenziali. In queste settimane la frequenza degli incontri a Roma si è intensificata e attendiamo che il ministro si esprima per giungere ad una soluzione concertata e cantierabile che tolga le navi da San Marco nel più breve tempo possibile e tuteli l'eccellenza crocieristica veneziana e i connessi posti di lavoro».

E il traffico merci?

«Abbiamo chiuso il 2018 con ottimi risultati e molti record e anche nel primo trimestre del 2019 abbiamo avuto una crescita su base annua».

In quattro terminal sono previsti nuovi operatori come il prestigioso fondo F2ì. Cosa cambierà?

«Gli investitori percepiscono il potenziale del porto lagunare. Abbiamo location importante, ci sono le industrie e un retroterra attivo come il Nordest. Ma gli sforzi per portare più traffici commerciali a Venezia e Chioggia rischiano di essere inutili se si bloccano i dragaggi dei canali, a cominciare dal Malamocco-Marghera e se il nuovo protocollo fanghi non viene promulgato perché non si sa dove metterli». —

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI

2.045

Gli ettari di estensione totale dell'area di ambito portuale.

30

I chilometri di estensione della banchine dei canali navigabili

19 mila

I dipendenti occupati nelle oltre mille aziende che operano nei porti di Chioggia e Venezia

34

Il numero dei terminal, commerciali, industriali e passeggeri



Il presidente dell'Autorità Portuale, Pino Musolino

L'INCONTRO

Gli operatori portuali vogliono un nuovo protocollo fanghi

Fronte unico degli operatori portuali di Venezia e Chioggia per «sostenere la vocazione commerciale-industriale di entrambi i porti lagunari a fianco e in sinergia con la vocazione turistica». L'impegno comune è stato ribadito ieri da una trentina di rappresentanti e operatori dei porti di Venezia e Chioggia che hanno incontrato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, e il segretario generale, Martino Conticelli che hanno fatto il punto sul nuovo piano regolatore e il documento strategico.

Una nota stampa dell'Autorità Portuale precisa che «i presenti sono stati concordi nell'affermare che i recenti accordi e operazioni finanziarie e commerciali, sia a Venezia che a Chioggia, possono e devono continuare a favorire la crescita in termini di competitività internazionale, particolarmente nei settori delle rinfuse, container, project cargo, traghetti ro-ro e le possibilità of-

ferite dalla nuova Via della Seta». Gli operatori sono ostati informati sulle recenti riunioni ministeriali sul tema delle grandi navi e sui possibili risvolti per il porto di Chioggia, qualora Val da Rio si rivelasse la località prescelta per il nuovo terminal crocieristico, compresa la questione dell'impianto Gpl che «può trovare una soluzione solo a Roma su decisione dei ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo». E' stato, inoltre, sottolineato «l'impasse provocato dalla mancata sostituzione del cosiddetto Protocollo fanghi, un documento redatto nel 1993 e che oggi non è in grado di garantire la necessaria operatività, che si ripercuote sulle manutenzioni ordinarie in quanto i sedimenti oggi sono molto meno inquinanti» ma continuano ad «essere spesso trattati come pericolosi rifiuti speciali e non possono quindi essere utilizzati per ricostituire le barene e ripianare le casse di colmata». —



CAMPONOGARA

Da settembre i cantieri per la casa di riposo da 15 milioni di euro

**Per la realizzazione dell'opera ci vorranno due anni
La nuova struttura avrà 120 posti letto e 20 per disabili convenzionati con la Regione
Alessandro Abbadir**

CAMPONOGARA. I lavori per la casa di riposo di via Premaore partiranno entro settembre di quest'anno. Ad annunciarlo è il nuovo sindaco di Campionogara, Antonio Fusato. La realizzazione della nuova casa di riposo si era fermata per problemi dell'ex azienda costruttrice. Ora a quell'azienda è subentrato un altro costruttore e l'opera cominceranno prima dell'inizio dell'autunno. «Il costo per la realizzazione della nuova casa di riposo, operazione portata avanti interamente da soggetti privati», spiega Fusato, «si aggira sui 15 milioni di euro complessivi. Per la realizzazione dell'opera ci vorranno comunque due anni».

Nel dettaglio, la nuova struttura prevede 120 posti per anziani non autosufficienti e 20 per i disabili. La nuova casa di riposo sarà comunque un punto di riferimento per tutta l'area sud della Riviera del Brenta, quindi anche per i Comuni di Campagna Lupia e Campolongo, anche se a dire la verità non è escluso che gli ospiti possano arrivare anche da altri Comuni della zona.

«Dopo la realizzazione», sottolinea Fusato, «dovranno arrivare gli accreditamenti dei posti letto da parte della Regione Veneto e anche successivamente le impegnative da parte delle autorità sanitarie, e cioè il contributo per avere delle rette partecipate fra sanità pubblica e famiglie. Senza le impegnative i costi per le rette per le famiglie che volessero mettere gli anziani nella nuova struttura sarebbero davvero alti».

La casa di riposo a Campionogara è molto attesa anche perché la popolazione del paese negli ultimi anni è fortemente aumentata. È passata dai 10 mila abitanti del 2009 a più dei 13.200 attuali a causa di uno sviluppo urbanistico partito dalla fine degli anni Novanta. E come in tutta Italia la percentuale degli over 65 anche in questo Comune rivierasco è in aumento.

Sulla vicenda della casa di riposo arriva pure il commento del consigliere di opposizione Massimiliano Mazzetto, ex vicesindaco della giunta Menin: «Va sottolineato che in questa operazione il Comune non ha messo un euro. È un'operazione interamente gestita da privati. Ovviamente sono state fatte dal Comune le necessarie varianti urbanistiche». —



Il neosindaco Antonio Fusato

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

da **PAOLA**
SABATO 22 GIU.
VENERDI' 21 GIU.
SCONTI FINO AL 50%
SUGLI ARTICOLI ESTIVI

BIOARCHITETTURA A JESOLO

Il grattacielo “di legno” sarà costruito a partire da settembre

Maltempo e fermo cantieri hanno ritardato il via ai lavori
«La Cross Lam Tower pronta per la primavera del 2020»

Giovanni Cagnassi

JESOLO. Cross Lam Tower, la “torre” di legno più alta in Europa, vicino a piazza Trieste al lido, vedrà partire i cantieri a settembre. Un investimento di quasi 10 milioni di euro della società “Mia Re” di Treviso che prevede di realizzarla a questo punto per il mese di marzo o aprile 2020. L'imponente e avveniristica costruzione di 12 piani, per buona parte realizzata in legno con risparmio dei consumi energetici nell'ordine del 45 per cento, è tornata sotto i riflettori per i ritardi nella realizzazione che era stata annunciata per dicembre 2019. Molti acquirenti hanno versato anche consistenti caparre ai costruttori e adesso attendono con impazienza date certe.

Per questo motivo sono circolate le voci sui ritardi e i dubbi sulla realizzazione che ha società ha subito chiarito con serenità, ricordando i problemi dovuti al maltempo e al fermo dei cantieri. L'edificio in legno più alto d'Europa, la Cross Lam Tower, sorgerà nel cuore del Lido, realizzata secondo i principi

della bioarchitettura, nel rispetto dell'ecosostenibilità, grazie all'autosufficienza energetica, attraverso l'impiego di materiali e impiantistica d'avanguardia.

Un luogo esclusivo, come è stato presentato, dove il cemento e i costi energetici sono ridotti al minimo. Siamo nel campo dell'architettura del futuro, e per questo non mancano gli scettici che oggi hanno sollevato dei dubbi sui tempi. Ma la società che ha investito e creduto in questo progetto ha subito chiarito i motivi dei ritardi. «Ci sono stati degli iniziali problemi tecnici nella progettazione» spiegano i referenti della Mia Re di Treviso, «e il maltempo di aprile e maggio ha determinato ritardi importanti. Ora i cantieri sono fermi e non ci sono deroghe in questo tratto del lido e così i lavori partiranno a settembre, noi siamo pronti. Era inizialmente ipotizzabile che fosse completata entro l'anno, ma abbiamo dovuto superare questi ostacoli. Adesso riteniamo che partendo con i lavori a settembre potremo terminare per marzo o aprile dell'anno prossimo». —



Un rendering delle Cross Lam Tower vicino a piazza Trieste

BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



INCONTRO A ROMA

Zaia da Toninelli per scegliere il nuovo commissario del Mose

Il presidente della Regione e il ministro condivideranno una rosa di nomi
Tra i candidati il direttore dell'Arpav Dell'Acqua e il provveditore Linetti

**Nuovo incontro la settimana prossima
La nomina entro il mese di luglio**

Toninelli e Zaia sfoglieranno insieme i "petali" della rosa del possibile commissario unico del Mose: il problema, naturalmente, sarà la sintesi tra i due possibili candidati. Il direttore dell'Arpav, l'Agenzia regionale per la protezione Ambientale Nicola Dell'Acqua, sostenuto da Zaia. O il provveditore triveneto alle opere pubbliche Roberto Linetti, che potrebbe essere il candidato ministeriale. Primo incontro ieri a Roma infatti tra il ministro delle Infrastrutture - che sarà oggi in Veneto, per l'inaugurazione del Ponte della Priula - e il presidente della Regione per iniziare a discutere appunto del commissario unico che dovrà occuparsi di concludere l'intervento sulle doghe mobili alle bocche di porto. Se la Regione per ora tace, una breve nota del Ministero delle Infrastrutture parla invece di «primo incontro positivo, al Ministero, tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, per la designazione del commissario straordinario che dovrà occuparsi del completamento del Mose, figura prevista dal decreto Sblocca cantieri. Toninelli e Zaia si rivedranno la prossima settimana con una ristretta rosa di nomi che entrambi contribuiranno a comporre, a partire dalla quale verrà poi selezionata la figura prescelta. A giorni sarà insediato un tavolo con il dicastero di Porta Pia, Presidenza del Consiglio, Ministero

dell'Economia e Regione per la scrittura del decreto della Presidenza del consiglio dei Ministri che condurrà alla designazione del commissario». Dal 2014 il Consorzio Venezia Nuova è stata commissariato dall'Autorità nazionale Anticorruzione. Lo guidano attualmente due amministratori straordinari, l'avvocato dello Stato Giuseppe Fienngo e l'ingegnere Francesco Ossola. Adesso, entro luglio arriverà il il nuovo commissario che dovrà occuparsi dell'ultimazione di un'opera costata fino a oggi 6 miliardi di euro e ancora non in grado di funzionare, a circa il 90 per cento della sua realizzazione. Dell'Acqua, veronese, nominato da Zaia direttore del settore Territorio nell'estate del 2018 è un tecnico ben visto sia dalla Regione che dal Comune. Ma anche l'ingegner Linetti gode comunque della stima dei rappresentanti degli enti locali. Il decreto «Sblocca cantieri» prevede che per accelerare la conclusione delle grandi opere si faccia ricorso a un commissario straordinario. Preoccupazione c'è anche per la sorte dei dipendenti del Consorzio Venezia Nuova, Thetis, Comar, con il completamento del Mose. Il senatore Andrea Ferrazzi che ha incontrato l'altro ieri e Toninelli, ha riferito che il ministro ha garantito la massima attenzione per la salvaguardia del lavoro dei 250 dipendenti. Proprio ieri si è svolto un incontro tra il Consorzio Venezia Nuova e i sindacati per valutare la situazione dal punto di vista aziendale, anche in relazione all'arrivo del nuovo commissario unico del Mose.—

Enrico Tantucci



Nicola Dell'Acqua, attuale direttore generale di Arpa



ACCETTATA LA PROPOSTA DI CONCILIAZIONE DEL TRIBUNALE

Cittadella giustizia “sconto” di 15 milioni nella causa sui lavori

Il Comune chiedeva 20 milioni, ne avrà 5 di risarcimento da Fiat Engineering e progettisti per gli errori commessi

Cittadella della Giustizia, il Comune chiedeva un risarcimento danni di quasi 20 milioni di euro al raggruppamento temporaneo d'impresе e ai progettisti del primo progetto esecutivo dell'intervento sull'ex Manifattura Tabacchi, per inadempimento contrattuale a fronte - a giudizio di Ca' Farsetti - dei numerosi errori e carenze nel progetto esecutivo andato in gara, emersi nel corso dell'esecuzione dell'appalto. Ma alla fine - dopo una causa in Tribunale durata quasi due anni - si accontenterà di riceverne 5 milioni, dando seguito all'ordinanza dello stesso Tribunale che proponeva appunto la conciliazione. L'incarico della progettazione della Cittadella della Giustizia a Piazzale Roma risale addirittura a vent'anni fa - nel 1999 - con l'affidamento dell'incarico del primo lotto dei lavori a un raggruppamento di imprese guidato dalla Fiat Engineering spa e Progin spa, con gli architetti Cappai, Mainardis, Segantini e Greggio. I problemi avevano riguardato il fatto che non erano tra l'altro compiuti preliminarmente sondaggi nei terreni per accertare la presenza di importanti persistenze

archeologiche - con gli inevitabili ritardi per lo scavo - ma anche quella di sostanze inquinanti con l'inevitabile ricorso alle bonifiche che avevano comportato allungamento dei tempi dei lavori e forte aumento dei costi. Problemi attribuiti dal Comune ai progettisti e alle imprese che si occupavano del primo stralcio, con la conseguente maxirichiesta di risarcimento danni. Ora però la Giunta comunale, su proposta dell'assessore ai Lavori Pubblici Francesca Zaccariotto, ha accettato di chiudere la partita con la conciliazione della causa - come propone il Tribunale e lo “sconto” a 5 milioni di euro.

Intanto i lavori alla Cittadella della Giustizia procedono con il secondo lotto dei lavori garantiti dal Governo attraverso i fondi per il bando per le periferie assegnati ai Comuni, portando così il costo complessivo dell'intervento a circa 18 milioni e 300 mila euro. I lavori interesseranno in particolare gli edifici 10, 11, 14 e 15 del complesso dell'ex Manifattura Tabacchi di Piazzale Roma e dovrebbero concludersi nel 2021. —

E.T.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'ingresso del tribunale in piazzale Roma



Hotel, un distretto bis a Mestre

Il gruppo Mtk inaugura quattro nuovi alberghi
Già pronto un progetto per altre 300 stanze
«Il turismo serve per rigenerare la città»

Con una giornata dalle porte aperte il gruppo Mtk ha inaugurato le quattro strutture in sua proprietà di Mestre. Via Ca' Marcello ora è davvero la via degli alberghi e la zona un au-

tentico District Hotel. Duemila i posti letto e oltre settecento stanze nelle strutture Leonardo, Staycity, Wombat's e 7days. Il finanziere ungherese naturalizzato austriaco Ivan

Holler rilancia: «Ho altri due progetti: il primo nell'area accanto al palazzo dei sindacati a Mestre, il secondo nell'ex area Gasometri di Venezia». CHIARIN / ALLE PAGINE 2 E 3

Aprire il quartiere degli alberghi «Anche così rinasce la città»

In via Ca' Marcello inaugurate quattro strutture del gruppo Mtk
Duemila posti letto e settecento stanze per i turisti

**Un investimento di 70 milioni di euro
Brugnaro: «Ricchezza e posti di lavoro»
Mitia Chiarin**

MESTRE. Taglio del nastro per il nuovo distretto alberghiero di Mestre, ieri, con una festa per 350 invitati, ma resta l'eco, in via Ca' Marcello, della protesta contro il Monopoly della monocultura turistica a Mestre. Il sindaco Brugnaro risponde per le rime: «Ci assumiamo totalmente la responsabilità di questa scelta, tanto da voler ringraziare coloro che hanno promosso una manifestazione contro un luogo che crea posti di lavoro e benessere perché fa capire tutto quello che io non sono. La democrazia è questa». Aprono al dialogo, invece, gli investitori austriaci della Mtk. Sintetizza l'architetto Luciano Parenti, progettista dei nuovi alberghi

con gli studi di ingegneria Piaron e 3S: «La città è come un corpo, serve l'equilibrio degli organi per funzionare bene. Quindi il turismo va governato perché sappiamo tutti che le previsioni mondiali sono di incremento anche a Venezia». Tilmar Hansen, Delf Stüven, Ivan Holler della Mtk Developments spiegano che per loro Mestre non è solo porta d'accesso a Venezia ma «porta alla grande città metropolitana con le sue bellezze: Padova, Treviso, Verona». Tutte da scoprire. E per il sindaco, Mestre sarà beneficiata. «Pensiamo che le persone vogliono visitare anche Mestre: che vadano a scoprire l'M9, il parco di san Giuliano e di sera trascorrono il loro tempo a Forte Marghera. Vorremmo trasformare la città di terraferma nella Berlino post muro. Chi ha investimenti buoni venga a Marghera, a Venezia, a Mestre: la nostra sarà la città della possibili-

tà e del fare». I critici sono messi al bando, insomma.

I quattro nuovi edifici che vanno tutti a catene alberghiere straniere, dagli stili diversi: il quattro stelle superior del Leonardo Royal hotel, della israeliana Fattal, ha già aperto i battenti dal 15 giugno. Gli apart-hotel della catena inglese Staycity apriranno i battenti ad agosto. Dal 10 luglio apre l'ostello della catena irlandese Wombat's. Finiture in via di ultimazione all'hotel "7Days Premium" della catena cinese Plateno-divisione europea.

Per l'occasione arrivano i manager stranieri: Rafi Car-



mon, manager di Fattal; Sasha Dimitriewicz e Markus Praschinger di Wombat's; Bart Beerkens di Platenò.

Operazione che vale 70 milioni di euro portata avanti nonostante la diffidenza delle banche straniere. «Ci hanno sconsigliato o non hanno voluto investire mettendoci in guardia sui tempi lunghi dei cantieri in Italia ma a Venezia abbiamo trovato l'aiuto dell'amministrazione e in 22 mesi ce l'abbiamo fatta», dicono gli investitori, pronti a fare altri progetti a Roma, Venezia, e ancora a Mestre.

Il risultato finale dello sviluppo dell'area di 16 mila me-

tri quadri sono 4 alberghi, per un totale di 739 camere e 1.968 posti letto, di una piazza, tre spazi commerciali (oltre al ristorante Vitruv, è in arrivo la cicchetteria veneziana della Fde group di Marcello Forti e una nuova proposta gastronomica marchiata Kofler), un'area giochi e due parcheggi multipiano: uno pubblico (sei euro il costo al giorno), l'altro privato, per un totale di 519 posti per auto, 96 per moto, 66 stalli per biciclette.

«Questa era un'area pessima e pericolosa, che abbiamo recuperato con investimenti privati. Il Comune non solo non ha speso risorse, ma ha an-

che guadagnato in oneri di urbanizzazione e i commercianti ora hanno cominciato a vedere aumentare la clientela», dice Brugnaro. Per il sindaco il turismo si gestisce con la prenotabilità della visita passando per gli alberghi. «Gli alberghi sono un presidio sociale importante per un turismo buono, positivo, che lascia risorse importanti, mentre invece va scoraggiata la toccata e fuga tipica del turismo accattone, che non aiuta la persona a conoscere la realtà in cui arriva e diventa un costo sociale per la città». —

 BY-NC-ND AL CUI DIRITTI RISERVATI





PARLA IVAN HOLLER, L'UNGHERESE PATRON DELL'OPERAZIONE

Il finanziere ora rilancia «Ho altri due progetti»

«Nell'ex Gasometri a Venezia vogliamo fare un altro investimento ricettivo A Mestre, accanto al palazzo dei sindacati, trecento camere e uno studentato»

«Dialogo con chi protesta: il turismo in città si può gestire in modo giusto»

MESTRE. «Noi siamo assolutamente aperti ad un dialogo con veneziani e mestrini, anche quelli che ci hanno contestato manifestando. Vorremo far capire che si può gestire il turismo in città in modo giusto». Ivan Holler, l'imprenditore ungherese, naturalizzato austriaco, assieme ai soci Delf Stüven e Hans Tilmar porta avanti gli investimenti in Italia, e in particolare a Venezia, di Mtk.

Il distretto alberghiero di Mestre, appena inaugurato, fa già gola a fondi di investimento. È nota la proposta di acquisto da parte del fondo tedesco Deka: «È in corso una valutazione, la proposta c'è ma non abbiamo ancora deciso», precisa Holler che con un sorriso stampato in faccia si sposta da una persona all'altra alla festa di apertura, con ben 350 invitati. Ci sono altri investimenti da portare avanti in Italia e Mtk ha bisogno di liquidità per procedere. «Abbiamo a Venezia il progetto dell'ex gasometro e sarà un bel progetto, lo assicuro. E lì, dal dialogo con le scuole, e con l'amministra-

zione, esce l'idea di realizzare un vero centro sportivo per i ragazzi del centro storico», precisa l'imprenditore. La società sta progettando un albergo, probabilmente un ostello, in un'area da 12 mila metri quadri, quasi una "gemella" di quella di via Ca' Marcello, a Roma alla stazione Tiburtina. E ancora c'è Mestre che resta terra di investimento. Hansen lo sussurra quasi: «Sul terreno a fianco dei sindacati potrebbe nascere un albergo ma anche una residenza per studenti vicina al campus universitario».

Holler si spinge oltre: «Sì, è vero. Abbiamo presentato una offerta al tribunale per acquisire quel terreno e attendiamo l'omologa (la proprietà è della Immoarea in procedura fallimentare, ndr). Pensiamo di realizzare una casa per studenti ma abbiamo l'intenzione di costruire un albergo da 300 camere per la catena Marriott-Moxy. E ci inseriremo anche il ristorante perché riteniamo utile legare a questi progetti su Mestre anche una proposta di ristorazione vista la zona in cui ci troviamo». Un altro albergo resta un obiettivo anche per gli ex Gasometri di Venezia, anche se il sindaco spinge af-

finché lì non venga realizzato, andando a sopire la contestazione cittadina contro la mono-cultura turistica. Holler lo spiega con la limpida capacità di spiegarsi dell'imprenditore navigato: «Stiamo valutando e ci stiamo confrontando con l'amministrazione comunale. Il fatto è che solo di bonifiche di quell'area inquinata e oggi in abbandono, di interventi sui rifiuti e sulle acque di falda spendiamo 5 milioni di euro. E altri soldi dovremo spendere per realizzare un ponte. Per un sito così degradato l'investimento deve essere giustificato e noi non siamo convinti che un programma di residenza sia sufficiente a coprire l'investimento». E continua: «Serve un dialogo, senza dubbi», dice. «Comprendo quali siano i motivi della critica al turismo in città. Anche io vado a Rialto oppure a San Marco e lì mi rendo conto della pressione del turismo sulla città. Ma è anche vero che oggi agli ex Gasometri non c'è nulla e noi pensiamo, dopo il confronto con le scuole della zona, di realizzare quello che serve ai giovani: ovvero un vero centro sportivo». Poi corre a tagliare il nastro con il sindaco. —

Mitia Chiarin

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



A MARGINE DEL TAGLIO DEL NASTRO

I vertici Mtk incontrano gli architetti mestrini

MESTRE. Al taglio del nastro ieri c'erano anche gli architetti di "Immaginario21", reduci dal confronto con la cittadinanza al negozio di corte Legrenzi, durante l'evento organizzato dall'Ordine professionale. «Siamo stati invitati nei giorni scorsi ad un dialogo con la Mtk di Ivan Holler», rileva l'architetto Giovanni Leone. «Così come i cittadini sono stati sensibili al confronto con noi architetti, così i costruttori stranieri hanno dimostrato in-

teresse per un dialogo sulle nostre critiche su un progetto, quello dei nuovi alberghi, che oggi è una realtà con vari pregi ma con il difetto di essere introverso, che non comunica con la città. Ma loro dialogano e non possiamo dire lo stesso della amministrazione comunale». Il gruppo di "Immaginario21" non si lascia impressionare, va detto, dagli otto milioni investiti da Mtk nell'urbanizzazione della piazza, con l'area giochi, in mezzo ai quattro

alberghi e con la passeggiata fino in stazione. «Resta», dice Leone, «uno spazio che non comunica con Mestre. Perché, invece, non si è intervenuto sul percorso ciclabile e per le auto che dagli ostelli Ao, di fronte al nuovo distretto, passa sotto il cavalcavia della Vempa fino a via Aleardi? Recuperando questo percorso si sarebbe aperto un nuovo collegamento tra quest'area e il centro di Mestre, con panchine e aiuole fino all'imbocco del museo M9, dando respiro al centro di Mestre». Evidentemente nessuno lo ha proposto ai costruttori. Gli architetti Bellinato, Giacomazzi, Leone, Minoia, Ragazzi, Vio e Zordan con il loro "Cafè urbano" ne sono sicuri: il dialogo con Mtk proseguirà. —

M.Ch.



Ivan Holler, l'imprenditore ungherese, naturalizzato austriaco, patron dell'operazione via Ca' Marcello



OSTACOLI SULLE GRANDI OPERE

Pedemontana "isolata" dall'A4 Lite gialloverde. Il Pd: dilettanti

I ritardi della Tav bloccano la costruzione del raccordo autostradale di Montecchio
Dalla Regione critiche a Rfi e al ministro Toninelli. Il M5S: Zaia l'unico responsabile

**Polemiche sull'analisi
«segreta» costi-benefici
applicata ai binari
da quadruplicare**

Filippo Tosatto

VENEZIA. Il tracciato di Pedemontana Veneta riserva sorprese frequenti e raramente gradevoli. L'ultima riguarda il casello di raccordo tra la superstrada a pedaggio e l'A4 Padova-Brescia: una connessione fondamentale per scongiurare gli ingorghi e bypassare la dissestata viabilità ordinaria, bloccata però dai ritardi di Rfi sul versante dell'Alta Velocità ferroviaria che in quel tratto prevedeva un quadruplicamento dei binari, tuttora ostaggio dei tentacoli della burocrazia. La circostanza, lamentata dalla Regione e dai sindaci, infiamma la polemica politica riproponendo, su scala locale, il conflitto sulle Grandi opere.

LA REQUISITORIA DEM

«Altro che decreto sbloccacantieri per far ripartire l'economia, qui siamo di fronte a un Governo bloccaVeneto», punge Stefano Fracasso, il capogruppo del Pd all'assemblea regionale «il nuovo casello di Montecchio è solo l'ulti-

mo episodio di una vergognosa serie di rinvii e rimpalli di responsabilità tra Lega e Cinque Stelle. E meno male che questo doveva essere un esecutivo amico»; «A che è servita l'inaugurazione in pompa magna di sette chilometri di Pedemontana se poi, dopo un'infinità di ritardi e costi lievitati, il percorso rischia di restare senza sbocchi?», rincarare la dose il dem «è evidente a tutti la necessità di un nuovo casello, così come quella di quadruplicare la ferrovia tra Verona, Vicenza e Padova. Invece di agire, come chiesto dai consigli comunali, il Governo tergiversa con l'ennesima analisi costi-benefici che, oltretutto, rimane segreta al punto che lo stesso Toninelli, il ministro delle infrastrutture, dichiara di non averla vista. Cose da pazzi, dilettanti allo sbaraglio».

QUEL VIA LIBERA DEL CIPE

Con l'amministrazione di Luca Zaia se la prende anche il M5S, irritato dalle continue frecciate leghiste: «La Giunta del Veneto non cerchi ulteriori scuse per giustificare i ritardi nell'avanzamento dei lavori della Pedemontana, né tanto meno provi a scaricare le responsabilità sul ministro Danilo Toninelli», afferma una

nota del gruppo consiliare; che distingue nettamente i corni della questione: se per ciò che riguarda i treni, «il via libera del Cipe al progetto definitivo della Tav ferroviaria Verona-Vicenza risale al 2017», la superstrada invece «è un'opera progettata 25 anni fa che porta con sé diversi deficit, costantemente negati dalla Zaia e dalla Lega che solo ora si accorgono di questo problema».

IL COVEPA SFERZANTE

Resta l'opposizione dei 5 Stelle alla connessione tra Montecchio Maggiore e l'autostrada A31: «Quel tratto in costruzione dev'essere stralciato dal progetto perché inutile e costoso, oltre che fortemente impattante per il territorio». Chi non ha dubbi, è il CoVePa: «Siamo in mano a veri e propri pellegrini, manco sanno che questa questione è nota dal dicembre 2013, allorché l'ex commissario Vernizzi chiuse un progetto esecutivo con i buchi pur di prendersi la seconda rata del finanziamento governativo, 370 milioni, così da salvare il progetto e far restare in piedi Sis e Zaia»; «Errori madornali di lettura degli eventi che stravolgono pericolosamente la realtà», ribatte la Struttura di progetto che sovrintende l'opera. —





Zaia e Salvini all'apertura del primo tratto della Pedemontana Veneta