

Rassegna del 29/01/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

29/01/2019	Gazzettino Venezia	7	Venezia 2050, prove di futuro Nasce un gruppo di lavoro	Brunetti Roberta	1
29/01/2019	Sole 24 Ore	2	Boccia: «Patto sul lavoro con Cgil, Cisl e Uil. Trivelle, settore a rischio»	Picchio Nicoletta	3

SCENARIO

29/01/2019	Gazzettino Treviso	11	«Proposta accettata»: vendita Villa Emo - Villa Emo venduta: «Accettata l'unica offerta»	Filini Elena	4
29/01/2019	Gazzettino Treviso	14	Via Stadio, sterpaglie e materiale edilizio di scarto anziché la nuova piazza	Maset Giampiero	6
29/01/2019	Gazzettino Venezia	15	Nuovo ospedale «Consiglio straordinario nei Comuni» - Nuovo ospedale, la Zaccariotto chiede Consiglio straordinario	De Bortoli Davide	7
29/01/2019	Gazzettino Venezia	9	Via libera al piano casa per i figli in terraferma - Scatta il piano casa per i figli Tre mesi per le domande	R.Br.	9
29/01/2019	Giornale di Vicenza	9	Pmi venete grazie ad Ice a Caseltaly in Polonia	...	11
29/01/2019	Giornale di Vicenza	12	Patto per la Tav. Senza il M5s - Siglato il patto per la Tav e i 5 stelle non firmano «Assurdi i no ideologici»	Negrin Nicola	12
29/01/2019	Giornale di Vicenza	13	Solo per le strade investiti 123 milioni	NI.NE.	14
29/01/2019	Nuova Venezia	34	A rischio il primato storico del porto sulla "Via della seta"	Favarato Gianni	16

Venezia 2050, prove di futuro Nasce un gruppo di lavoro

► La rete ambientalista Wigwam ispira il Venice Resilience Lab: primo incontro
► All'iniziativa di Giovanni Cecconi (ex Cvn) hanno aderito Ance, Ascom e Assonautica

**LA RELAZIONE
DEL PROFESSOR
ROBERTO POLI
DOCENTE A TRENTO
DI SISTEMI
ANTICIPANTI**

IL PROGETTO

VENEZIA Prepararsi insieme alle trasformazioni che Venezia vivrà nei prossimi trent'anni. Immaginando possibili scenari positivi e percorsi per arrivarci, in un confronto continuo tra «persone volonterose», che diventerebbero una spinta dal basso verso il cambiamento. Sfida tanto affascinante quanto impegnativa, quella partita ieri per iniziativa del Venice Resilience Lab, progetto veneziano della rete ambientalista Wigwam. I primi «volonterosi» si sono trovati della sede dell'Ance di Venezia, per un incontro con il professor Roberto Poli, cattedra Unesco di sistemi anticipanti all'università di Trento, e con lo staff della sua start-up Skopia, che da qualche anno lavora per aziende e enti. Esperti di futuro, insomma, pronti a mettersi in gioco anche con una materia così complessa come Venezia.

VENEZIA 2050

L'idea è dell'ingegner Giovanni Cecconi, già responsabile del sistema informativo del Mose, che ora vuole dedicare i suoi anni di pensione ad un impegno per la città. Lo sta già facendo con il gruppo di San Giuliano, mobilitatosi per la riapertura degli archi sotto al ponte lagunare, che bloccano il movimento delle acque. «Abbiamo messo insieme persone diverse, dai pescatori, agli sportivi, ci siamo basati sulla conoscenza e i primi risultati sono arrivati» sintetizza. Un modello in cui l'ingegnere crede fermamente e che è alla base anche della nuova sfida ribattezzata "Venezia 2050". Per questo Cecconi ha attivato i suoi contatti veneziani e raccolto un primo gruppetto variegato: vari rappresentanti di associazioni, qualche professionista interessato.

LAVORARE INSIEME

Il professor Poli ha spiegato il senso della sua disciplina che lavora sul futuro, usando modelli di previsione per prendere decisioni e innescare cambiamenti. «Processi per cui servono finestre tem-

porali lunghe, di 20, 30 anni. E in cui la vecchia logica del chi vince, chi perde, non funziona più. Bisogna lavorare insieme». Cecconi ha insistito sull'importanza di riprendere in mano il futuro: «I temi su cui lavorare possono essere tanti: l'ecoturismo, l'invecchiamento della popolazione, l'uso ambientale del Mose, la navigazione sostenibile, i mestieri tradizionali, lo stesso rapporto con il territorio circostante. Faccio un esempio: meglio costruire un rapporto con un investitore da Treviso, che subire l'arrivo di qualche ricco cinese. È da 200 anni che Venezia non ha un'idea di futuro. Le cose vanno anche bene, ma sono decise da fuori. Un meccanismo che si può cambiare».

ESERCIZI DI FUTURO

Per il momento Skopia propone «esercizi di futuro» per un gruppetto di portatori di interessi, da coinvolgere prima in una serie di interviste su Venezia, quindi in un lavoro di visione di possibili futuri. Ance, Ascom, Assonautica sono già pronte a sponsorizzare questa prima fase dal costo di 20mila euro. Ma l'obiettivo è quello di allargare il gruppo. Tra sei mesi, poi, si tireranno le fila.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CLUB WIGWAM Nel tondo l'ingegner Giovanni Cecconi e qui sopra l'intervento per liberare gli archi del ponte della Libertà

CONFINDUSTRIA

Boccia: «Patto sul lavoro con Cgil, Cisl e Uil. Trivelle, settore a rischio»

«Si tratta di un intervento punitivo che potrebbe distruggere un comparto»

Nicoletta Picchio

ROMA

Lavoro e crescita. Sono le priorità che Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria, sottolinea rivolgendosi al governo e al sindacato. Il governo dovrebbe «metter mano ad un piano b postmanovra senza fare ricorso al deficit e prepararsi ad un rallentamento dell'economia globale che impatta anche sull'Italia. Occorre una sorta di sblocca cantieri, un decreto immediato», ha detto Boccia.

Le parti sociali possono fare la propria parte: «Dobbiamo parlare dell'evoluzione del Patto per la fabbrica, i tempi sono maturi – ha aggiunto – per costruire un vero Patto per il lavoro insieme a Cgil, Cisl e Uil».

Si tratta di individuare misure che siano complementari all'azione di governo. E occorre evitare interventi che penalizzino l'economia, dall'ecobonus, alla class action, a quello sulle trivelle che blocca fino a 24 mesi le nuove attività di ricerca e che per Boccia «rischia di distruggere» un settore. «Confindustria deve aiutare la politica italiana a tornare alle spiegazioni economiche. Gli obiettivi indicati a volte sono poco spiegabili in un paese che è la seconda manifattura mondiale». Il reddito di cittadinanza, secondo il presidente di Confindustria «è condivisibile ma non mette al centro il lavoro». Ed è proprio l'occupazione l'obiettivo numero uno del paese. «Speriamo che non ci sia una recessione – ha sottolineato Boccia – preoccupano i dati di rallentamento della Germania, significano meno ordini per le imprese italiane». Boccia, che ieri è intervenuto ad un convegno di Intesa Sanpaolo e all'assemblea degli industriali di Pordenone, ha citato uno studio dell'Ance: ci sono 26 miliardi di risorse già stanziati per una serie di opere che genererebbero 400 mila posti di lavoro, al di là della Tav che ne comporterebbe altri 50 mila. «Occorre costruire un'operazione anticiclica dell'economia, è inutile parlare sempre di manovra, occorre fare un passo avanti». Ed evitare interventi ad impatto ne-

gativo sul mondo produttivo. Boccia si è soffermato sulle trivellazioni: «Si tratta di un intervento punitivo, che rischia di distruggere un settore economico», è la valutazione di Boccia. Che spiega: «Nel caso di specie si contrappongono due istanze: da un lato, la tutela dell'ambiente, che il governo considera prevalente ed, erroneamente, non conciliabile con le attività produttive; dall'altro, la tutela dell'affidamento, ancor di più rilevante in presenza di investimenti che, per loro natura (entità e prospettiva di medio-lungo termine delle attività sottostanti), fanno leva sulla ragionevole aspettativa di stabilità della regolazione». Sull'incremento dei canoni «gli effetti attesi sono pesanti». E per quanto concerne l'occupazione «si determinerebbero gravi impatti per l'ingente perdita di posti di lavoro in un settore che occupa nei soli siti operativi circa 20.000 addetti. Soltanto in Emilia-Romagna lavorano più di 10.000 addetti riconducibili all'industria upstream e sono presenti quasi 1.000 aziende che generano un indotto superiore ai 100.000 lavoratori». Quindi «oltre alle conseguenze economiche e sociali, la sostituzione della produzione domestica con quella di importazione provocherebbe un significativo impatto a livello ambientale: per importare il gas dall'estero è necessario bruciarne una percentuale importante per poterlo comprimere e trasportare, con il conseguente aumento delle emissioni del 25% circa rispetto al gas prodotto in Italia».

Già ieri sera sul Patto per il lavoro sono arrivati segnali di disponibilità da Cgil, Cisl e Uil. «A breve avremo modo di incontrare tutte e tre le sigle», ha annunciato il presidente di Confindustria. La Cgil, in una nota, ritiene importante rimettere al centro del dibattito il lavoro, puntando a sviluppo e occupazione di qualità. Per il segretario generale aggiunto della Cisl, Luigi Sbarra, quella di Boccia è un'apertura importante. Il leader della Uil, Carmelo Barbagallo, ha detto che la confederazione è pronta a fare la propria parte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dai sindacati segnali di interesse e disponibilità: «Giusto rimettere il lavoro al centro del dibattito»



Vedelago Il gioiello passa in mani straniere



«Proposta accettata»: vendita Villa Emo

LA CORDATA DI IMPRENDITORI per il momento è rimasta solo sulla carta

Filini a pagina XI

Villa Emo venduta: «Accettata l'unica offerta»

► Il Credito Trevigiano annuncia che la dimora di Fanzolo ► «Un solo acquirente, nessun'altra proposta pervenuta verrà ceduta per 15 milioni di euro entro la fine dell'anno la banca è sempre stata garante della tutela dell'edificio»

IL PRESIDENTE

«Dalla vendita la banca registrerà un beneficio patrimoniale rilevante, un incremento positivo per la crescita degli impieghi sul territorio»

VEDELAGO

«Dando seguito a quanto comunicato in data 9 gennaio, il consiglio di amministrazione del Credito Trevigiano ha deliberato di accettare l'offerta di acquisto di Villa Emo, di proprietà dell'Istituto bancario. L'offerta, si ricorda, proviene da un privato e ha per oggetto il solo edificio storico della Villa e non gli adiacenti cespiti, attualmente occupati dalla banca».

Il Credito Trevigiano ha affidato a un comunicato l'annuncio di aver dato corso all'intento di cedere la dimora palladiana. La cordata di imprenditori che si stava formando non ha formalizzato una proposta. «L'immobile - scrive il Cda - oggetto della trattativa non rappresenta un asset

strumentale all'attività bancaria e il Consiglio di Amministrazione, dopo un'attenta valutazione, ha deciso di proseguire nel processo di alienazione di tale asset, dando il via libera alle attività propedeutiche alla due diligence di tipo tecnico per giungere all'eventuale chiusura della transazione entro l'anno 2019. È fatto salvo il diritto di prelazione previsto a favore del Ministero dei Beni Culturali e delle altre competenti autorità».

PUNTO DI DOMANDA

L'identità del munifico compratore è ancora segreta: tra le voci di corridoio spunta anche il nome di Ada Koon Hang Tse, una donna d'affari giovane ma molto affermata, tra assicurazioni, fondi di investimento, studi legali e

compagnie alberghiere. Nei mesi scorsi ha rilevato dai coniugi americani Gable la Villa Corner o Cornaro di Piombino Dese (Padova), un gioiello spettacolare disegnato da Andrea Palladio intorno al 1550. Costo dell'operazione: circa 22 milioni. Pochi mesi dopo un nuovo acquisto, questa volta a Venezia sul Canal Grande. Potrebbe essere lei l'enigmatico compratore della villa? Bocche



ancora rigorosamente cucite. «Si ricorda che l'acquisto di Villa Emo da parte del Credito Trevigiano, risalente al 2004, era stato deciso al fine di scongiurare ipotesi di acquisto che avrebbero potuto generare un nocumento al valore storico del complesso. Il Credito Trevigiano ha svolto in questi anni un ruolo di garanzia verso questo immobile, pur non costituendo la Villa un asset strategico nell'attività bancaria, sostenendone tutti i costi per il mantenimento dell'edificio storico, ristrutturazioni e restauri inclusi, di cui la Villa ha necessitato negli anni e supportandone ove possibile le attività e le iniziative promosse dalla Fondazione».

L'INTENTO

«Dalla vendita dell'immobile, il Credito Trevigiano registrerà un beneficio patrimoniale rilevante, un incremento positivo che si rifletterà sulla crescita degli impieghi sul territorio. A beneficio della correttezza informativa che contraddistingue il Credito Trevigiano, si rileva come, alla data, non siano pervenute ulteriori manifestazioni di interesse, né private né pubbliche, nonostante una massiccia copertura mediatica e alcune estemporanee iniziative di carattere strumentale che hanno avuto ad oggetto Villa Emo».

Elena Filini



CONTESO Il gioiello palladiano di Fanzolo e sopra Pignata, del Cda



Via Stadio, sterpaglie e materiale edilizio di scarto anziché la nuova piazza

**NEI LOTTI PREVISTA
LA COSTRUZIONE
DI ALLOGGI E NEGOZI
«I PRIVATI HANNO
RIVISTO I PROGETTI
RITARDANDO I TEMPI»**

CONEGLIANO

È un'area lasciata in uno stato di completo abbandono, piena di sterpaglie e arbusti cresciuti selvaggiamente tra via Stadio e via del Lavoro nel retro della nuova sede dell'Istituto Marco Fanno, proprio dove esisteva quella vecchia che è stata abbattuta. Siamo nel quartiere centro sud, dove ci sono anche l'ex mercato ortofrutticolo, l'ex macello e l'ex officina comunale del gas dismessa da molti anni. Qui nel corso degli ultimi anni è stato realizzato un imponente piano di recupero in collaborazione tra pubblico privato su una superficie complessiva di più di 100mila metri quadrati. Oltre al nuovo Marco Fanno, sono stati costruiti, tra l'altro, un nuovo campo di calcio a sud dello stadio comunale, la casa della musica, è stata rifatta la palestra Stadio, realizzato un giardino pubblico tra via Stadio e via Vitali, costruiti fabbricati di edilizia convenzionata e altri per il libero mercato ad opera di diversi operatori immobiliari. Ma alcuni lotti in cui stata suddiviso il piano degli interventi di recupero del vastissimo comparto non sono stati ancora edificati e anzi si trovano in una situazione di estrema trascuratezza creando pro-

blemi di igiene e decoro.

LE PROTESTE

Come hanno lamentato i residenti nella zona circostante, costretti a convivere con una situazione ambientale insopportabile, in un lotto dove sono stati abbattuti i fatiscenti fabbricati che vi si trovavano, ma non è stata ancora rimossa la pavimentazione, sono abbandonati disordinatamente e in grande quantità materiali edili di scarto. Ma più vistoso è lo stato di trascuratezza degli spazi lungo la parte finale di via Stadio e via del Lavoro. Qui dovrebbero sorgere dei fabbricati con destinazione residenziale, commerciale e direzionale e dovrebbe essere realizzata ad opera dei privati una piazza pubblica attrezzata e preclusa alla sosta delle auto. Avrebbe dovuto essere ultimata nel 2017, come era stato annunciato pubblicamente a suo tempo, ma i lavori non sono nemmeno iniziati.

LA CONVENZIONE

L'assessore all'urbanistica Claudio Toppan ha spiegato: «L'immobiliare interessata, che ha sede a Treviso, ha chiesto di rivedere la convenzione in atto e i progetti, apportandovi delle modifiche, e questo ha frenato la realizzazione sia dei fabbricati privati che della piazza pubblica». E per quanto riguarda lo stato di estremo abbandono in cui l'area in questo frattempo è stata lasciata, l'assessore spiega che «sarà compito della polizia locale intervenire per imporre che venga ripulita e tenuta in ordine».

Giampiero Maset



INDECOROSO Il degrado in cui versa uno dei lotti rimasti ancora vuoti



San Donà Nuovo ospedale «Consiglio straordinario nei Comuni»

Il tema dell'ospedale nuovo, che dovrebbe sostituire quelli di San Donà e Jesolo, sarà trattato nella Conferenza dei sindaci sulla sanità tra due settimane. Per questo la consigliera di minoranza ed ex sindaca Francesca Zaccariotto ha proposto un consiglio comunale straordinario dedicato al nuovo ospedale, lanciando anche un appello a tutto il territorio per andare oltre l'appartenenza e le "casacche" politiche: «Prima della Conferenza, pur importante, ogni sindaco dovrebbe essere portatore delle istanze della sua città».

De Bortoli a pagina XV

Nuovo ospedale, la Zaccariotto chiede Consiglio straordinario

►L'ex sindaca: «Riunioni aperte ai cittadini ►La consigliera però è scettica: «Sbagliato in tutti i Comuni interessati, poi la sintesi» portare i servizi al di fuori del centro città»

SAN DONÀ

Un consiglio comunale straordinario dedicato al nuovo ospedale. La proposta arriva dalla consigliera di minoranza ed ex sindaca Francesca Zaccariotto, che si rivolge al presidente del consiglio comunale di San Donà Francesco Rizzante e al sindaco Andrea Cereser, ma anche a tutti gli altri Comuni del comprensorio dell'Ulss 4. Il tema dell'ospedale nuovo, che dovrebbe sostituire quelli di San Donà e Jesolo, sarà trattato nella Conferenza dei sindaci sulla sanità tra due settimane, come assicurato dal presidente Andrea Tamai.

CONSIGLI "APERTI"

Per questo Zaccariotto propone una procedura tutta nuova, lanciando un appello a tutto il territorio per andare oltre l'appartenenza e le "casacche" politiche.

«Prima della Conferenza, pur importante, ogni sindaco dovrebbe essere portatore delle istanze della sua città - spiega Zaccariotto - per cui serve che tutti i sindaci arrivino a questo appuntamento dopo un confronto aperto alla comunità. L'organo deputato è il consiglio comunale dove ogni amministrazione si può confrontare con i cittadini». Il tema del nuovo ospedale dovrebbe essere discusso nei consigli comunali aperti al pubblico, con rappresentanti di cittadini, dell'azienda sanitaria e altri comitati locali come il Tribunale del Malato. Secondo l'ex sindaca, quindi, ogni Consiglio si dovrebbe esprimere con un atto deliberativo. In un momento successivo tutti i consigli comunali si dovrebbero confrontare in modo congiunto in un luogo pubblico.

«Può essere il centro Da Vinci di San Donà o il teatro Vivaldi di Jesolo o Portogruaro. Il confronto va fatto tra città, non solo tra sindaci o tra gruppi politici. Non serve una raccolta di firme vista l'importanza dell'argomento, poiché si tratta di una scelta importante per la città e tutto il territorio».

«SCELTA SBAGLIATA»

Ma alla Zaccariotto l'idea del nuovo ospedale piace? La rispo-



sta è “no”, a sentire la diretta interessata: «La città si sta spegnendo, sotto ogni punto di vista: culturale, commerciale, economico, come attrattiva. Non è possibile vederla ogni giorno più vuota». Sarebbe un errore, quindi, portare la struttura in periferia. Tra le ipotesi si è parlato di Caposile o Passarella, un punto equidistante tra San Donà e Jesolo.

«Sono molto preoccupata perché si rischia di perdere tutti quei servizi che costituivano la centralità per una città di 42mila abitanti. Non vorrei si piangesse dopo averli persi. Ricordo ancora le mie battaglie contro l'Outlet, unico amministratore del territorio. E oggi piangono tutti». Quando si allontanano servizi e attività, secondo Zaccariotto si allontanano anche i cittadini: «Guardiamo cos'è diventata l'area dell'Umberto I a Mestre - continua Zaccariotto - ma anche quanto accaduto con i centri commerciali in America o, restando vicini, con la costruzione del centro Piave: tutti hanno iniziato a spostarsi». Per questo Zaccariotto è contraria a spostare in periferia tutti i centri legati ai servizi con una certa affluenza. «Piuttosto l'ospedale già esistente va ampliato e ammodernato. Inoltre il programma elettorale di Cereser prevede di non cementificare. Per trasferire un ospedale serviranno anche parcheggi e altre strutture, questo significa cemento al posto della campagna».

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'AUSPICIO

«Bisognerebbe parlare di questi temi senza guardare alla “casacca” politica». Proposta indirizzata a Cereser e a Francesco Rizzante



EX SINDACA Francesca Zaccariotto ai tempi dell'inaugurazione del reparto di Oncologia a S. Donà

Mestre Via libera al piano casa per i figli in terraferma

Abitazioni «per i figli» da costruire nei terreni vicini alla casa principale. Ieri la Giunta ha approvato l'avviso pubblico per poter costruire villette al massimo di 800 metri cubi e soddisfare le esigenze di residenza stabile dei nuclei familiari, all'interno del tessuto consolidato o in aree agricole limitrofe. Il termine per fare domanda è il 30 aprile. Erano oltre 50 le richieste di famiglie interessate a realizzare una nuova casa "congelate" nei mesi scorsi in vista di questa delibera, e che partivano anche dal 2016, quando molti inserirono progetti del genere nell'ambito del Piano degli investimenti.

Brunetti a pagina IX

Scatta il piano casa per i figli Tre mesi per le domande

► Approvato in Giunta l'avviso pubblico per costruire nelle aree vicine all'abitazione
► Brugnaro: «È un sostegno alla residenza»
Passo avanti nell'accordo per la stazione

IN GIUNTA

MESTRE L'annunciato via libera alla costruzione di nuove case in terraferma ora è una delibera. Abitazioni «per i figli» - come aveva spiegato, nei giorni scorsi, il sindaco Luigi Brugnaro - da costruire nei terreni vicini alla casa principale. Ieri la Giunta ha approvato l'avviso pubblico per la «realizzazione di edifici residenziali di modesta entità, atti a soddisfare le esigenze di residenza stabile dei nuclei familiari, all'interno del tessuto consolidato o in aree agricole limitrofe». Il volume massimo è fissato in 800 metri cubi, la classica villetta, e il termine per la presentazione delle richieste scade il 30 aprile.

LE DOMANDE IN ATTESA

Erano oltre 50 le domande di

famiglie interessate a realizzare una nuova casa che erano state "congelate" nei mesi scorsi, proprio in vista di questa delibera. Richieste che partivano anche dal 2016, quando molti fecero domande di questo tipo nell'ambito del Piano degli investimenti. «Questa categoria, però, non era contemplata in quell'avviso - spiega l'assessore all'urbanistica, Massimiliano De Martin - che riguardava esplicitamente proposte di trasformazione urbana di rilevante interesse pubblico, ed è per questo che il sindaco ha voluto dare il via ad un nuovo avviso pubblico. Con questa delibera abbiamo dato una risposta a tutti quei cittadini. A loro ora il compito di avviare le procedure».

I TERMINI DELL'AVVISO

Un avviso che riguarda solo la terraferma e, in particolare, le zone agricole «adiacenti agli ambiti di urbanizzazione consolidata». L'avviso fissa anche alcune condizioni per l'inserimento nel piano degli interventi: tra le altre, la richiesta dell'atto abilitativo entro sei mesi dall'approvazione; l'inizio lavori entro la scadenza del mandato amministrativo; e soprattutto il mantenimento di residenza e proprietà



per 5 anni, «pena la decadenza delle previsioni urbanistiche». Nel dettaglio, la residenza in famiglia dovrà essere mantenuta «per almeno 5 anni dalla data di agibilità», così come non si potrà alienare il bene per lo stesso periodo.

SOSTEGNO ALLA RESIDENZA

«Con questa delibera permetteremo a chi ha una casa nella terraferma veneziana di poterne costruire un'altra per i figli - ri-

badisce Brugnaro - Un chiaro messaggio di sostegno alla residenzialità, che fa parte di un progetto molto più ampio che stiamo realizzando per garantire ai nostri concittadini tutte le possibilità per rimanere a vivere in città». Già ieri la Giunta ha adottato un'altra delibera che andrà in Consiglio per ampliare le possibilità di costruire anche a Sant'Erasmo e Vignole, mentre sono allo studio misure analoghe per San Pietro in Volta e Pel-

lestrina.

ACCORDO PER LA STAZIONE

In Giunta ieri ha fatto un altro passo in avanti anche l'accordo con le Ferrovie per la nuova stazione di Mestre. Non essendo arrivate osservazioni al testo già passato in Consiglio comunale, la Giunta ne ha preso d'atto, in vista del secondo passaggio in Consiglio.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ASSESSORE DE MARTIN

«Abbiamo dato una risposta a tutti quei cittadini per i quali non era stato possibile accogliere le pratiche edilizie»



PIANO CASA Sarà possibile costruire nuove case nei terreni di proprietà vicino all'abitazione principale

EDILIZIA Pmi venete grazie ad Ice a Caseltaly in Polonia

Anche 4 pmi venete dell'edilizia prendono parte al tour "Caseltaly" in Polonia, grazie all'Ice per favorire l'internazionalizzazione delle piccole aziende specializzate in componenti tecnici dell'involucro edilizio: si tratta di Agostini Group di Quarto D'Altino, Ballan di Villa del Conte, Nice di Oderzo e Tresoldi Metalli di Pozzonovo.



INFRASTRUTTURE. Il presidente della Provincia di Vicenza convoca le categorie e i parlamentari

Patto per la Tav. Senza il M5s

Rucco: a Roma uniti senza ideologie. Racchella: ma i grillini viaggiano in Frecciarossa

di **NICOLA NEGRIN**

L'appello per il patto per la Tav suona così. Lega? Presente. Pd? Presente. FI e Fdi? Assenti giustificati. Movimento 5 stelle? Non pervenuto. «Non so che di-

re - allarga le braccia Francesco Rucco - ognuno risponderà al proprio elettorato. Noi qui stiamo facendo fronte compatto». E quel «noi» sono i parlamentari vicentini e i sindaci che ieri a palazzo Nievo hanno voluto si-

glare il patto per la Tav. Il parlamentare leghista Racchella ha lanciato una stoccata agli alleati grillini: «Col Frecciarossa ci mettono tre ore per arrivare a Roma: perché non prendono il regionale?». **PAG 12, 13**

LA GRANDE OPERA. Il presidente di palazzo Nievo prepara il documento da portare al governo

Siglato il patto per la Tav e i 5 stelle non firmano «Assurdi i no ideologici»

Rucco ha riunito parlamentari e sindaci in Provincia per fare squadra «Andremo a Roma e ci faremo sentire. Il M5s? Assente ingiustificato»

Dobbiamo essere compatti per il bene di tutti Qui non devono esserci distinzioni

FRANCESCO RUCCO
PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

Nicola Negrin

L'appello suona più o meno così. Lega? Presente. Partito democratico? Presente. Forza Italia e Fratelli d'Italia? Assenti giustificati. Movimento 5 stelle? Non pervenuto. «Non so che dire - allarga le braccia Francesco Rucco - ognuno risponderà al proprio elettorato. Noi qui stiamo facendo fronte compatto per il bene del territorio». E quel «noi» sono i parlamentari vicentini (5 stelle esclusi, appunto) e i sindaci della provincia che ieri a palazzo Nievo hanno voluto siglare il patto per l'Alta velocità-alta capacità, per il momento, che ha avuto come primo promotore e sot-

toscrittore il presidente di palazzo Nievo e che si tradurrà prima in «un documento condiviso» e successivamente in una marcia su Roma «che ci vedrà compatti per fare squadra senza colori di partito. Saremo tutti uniti». Ad eccezione dei grillini, che hanno deciso di saltare l'appuntamento convocato per ieri mattina in contra' Gazzolle. «Mi dispiace - commenta Rucco - perché la loro è una decisione ideologica e non concreta. È assurdo che quest'opera si fermi per motivi ideologici».

LA SQUADRA. È stato uno dei suoi primi impegni non appena si è insediato in Provincia: «Coinvolgere i sindaci, i parlamentari vicentini e le categorie economiche per creare un fronte comune di sostegno al progetto di raddoppio della linea». E così, dopo aver riunito attorno a un tavolo i presidenti delle associazioni di categoria, Francesco Rucco ha convocato a palazzo Nievo i parlamentari vicentini e i primi cittadini. «Non solo gli amministratori

della tratta coinvolta dal passaggio dell'infrastruttura - ribadisce - ma anche quelli dei principali comuni del capoluogo che sono comunque interessati da questo progetto». «Per noi - spiega ad esempio Valter Orsi, sindaco di Schio - lo sviluppo dell'Alta velocità-alta capacità è fondamentale per l'implementazione della Vicenza-Schio». «Nonché - aggiunge Francesco Gonzo, primo cittadino di Isola Vicentina - per la creazione della metropolitana di superficie». «L'obiettivo - ribadisce la vicepresidente Maria Cristina Franco - è redigere un documento che verrà sottoscritto da tutti i sindaci della provincia; porteremo a Roma un documento



con le istanze di oltre 800 mila cittadini. Vedremo cosa farà il governo». Sì, perché dopo la firma ci sarà l'azione. «Abbiamo condiviso - prosegue Rucco - che è necessario scendere a Roma con una delegazione di amministratori e di categorie economiche. La delegazione sarà guidata dai parlamentari vicentini, a cui abbiamo chiesto un sostegno concreto nei confronti del governo. Solo lavorando in squadra si possano portare a casa i risultati».

GLI ASSENTI. Il problema è che quella squadra trasversale, che vede tra i giocatori rappresentanti di Lega, Pd (da Germano Racchella, Silvia Covolo e Daniela Sbrollini, presenti ieri) Forza Italia e Fratelli d'Italia, deve fare i conti con un governo che è formato da un'altra squadra, quella del Movimento 5 stelle, di cui fanno parte le parlamentari vicentine Sara Cunial e Barbara Guidolin. «Le attendevamo - conferma Rucco - ma non si sono presentate e non ci sono pervenute giustificazione. Conosciamo la loro posizione. Speriamo che possano partecipare al prossimo incontro e motivare così la loro contrarietà al progetto della Tav. Lascio ad ogni parte politica il proprio pensiero e lascio a loro la sensibilità di darci o meno sostegno; risponderanno al proprio elettorato». «Avrei avuto piacere di conoscerle, visto che non si vedono mai sul territorio», commenta Daniela Sbrollini che aggiunge: «Questa è un'opera importante che va portata avanti. Come Pd abbiamo presentato una mozione per dire sì alla Tav e che sarà calendarizzata a breve; potrebbe essere allegato questo documento condiviso». E potrebbe esserci anche l'alleanza Lega-Pd. «Per la Lega - ribadisce Covolo - l'opera va fatta». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Siglato il patto della Tav tra parlamentari (esclusi i 5 stelle), amministratori e categorie

**I protagonisti**

Germano Racchella



Silvia Covolo



Daniela Sbrollini



Maria Cristina Franco

LE SPECIFICHE TECNICHE. Intanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha chiesto ai progettisti un aggiornamento dello studio di traffico

Solo per le strade investiti 123 milioni

Indicati i costi per la realizzazione delle opere previste dal progetto Altri 7,3 milioni saranno utilizzati per il parcheggio della stazione

No al sottopasso di via Maganza Il "filobus" senza fili non potrà stare al centro della carreggiata

Quanto costa effettivamente la Tav? La domanda ricorre spesso in dibattiti, discussioni e proteste. E recentemente, in sede di analisi costi-benefici, è tornata di attualità, spesso paragonata alle minori spese sostenute da altri Paesi, Francia in primis, per la realizzazione dell'alta velocità. Nella relazione firmata dal Consiglio dei lavori pubblici, ed esaminata «positivamente ma con alcune riserve» venerdì a Roma, si trova una risposta: 805 milioni. Fin qui niente di nuovo, certo. Quel che si apprende, in realtà, è che non solo di quella cifra buona parte (circa 122 milioni) sono accantonati per imprevisti e per costi interni di Rfi, ma che le strade (definite opere complementari) pesano per circa il 20 per cento nel conto complessivo. E, forse, potrebbero (condizionale d'obbligo) costare leggermente di più del previsto, dopo le prescrizioni che sono state chieste proprio venerdì dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

LA STIMA. Ma procediamo con ordine partendo dai numeri. Documenti alla mano, il lotto 2 della Verona-Padova (dal bivio Vicenza di Ponte Alto alla fine della trincea di viale Risorgimento) ha un costo di 682,6 milioni per quanto riguarda i lavori, ai quali si aggiungono appunto

le cosiddette "somme a disposizione" relative a imprevisti (59,1 milioni), ingegneria (36,7), costi interni di Rfi, tra cui Via, collaudi e Inarcassa (24,4) e opere "ristoro solco ambientali" (2,2 milioni). Per quanto riguarda gli interventi veri e propri, invece, sono 261,3 i milioni che riguardano le opere civili ferroviarie, ai quali se ne sommano altri 89,3 per gli impianti tecnologici e 31,1 milioni per l'armamento ferroviario. A conti fatti, considerato che la tratta si sviluppa per 6,2 chilometri, si ha un costo di 61 milioni a chilometro per la realizzazione del raddoppio della linea. E gli altri soldi? Sono 124,7 i milioni stimati per gli espropri, altri 2,7 andranno alla difesa idraulica, 7,3 milioni serviranno per realizzare il parcheggio interrato della stazione di viale Roma, 25,6 saranno destinati alla nuova linea del trasporto pubblico (filobus elettrico) mentre saranno 122,7 i milioni destinati alla viabilità. Di questi 94,5 serviranno per la risoluzione di interferenze viarie con la nuova linea ferroviaria, mentre 28,2 milioni sono necessari per costruire opere in grado di migliorare l'accesso alla stazione ferroviaria. Nel quadro economico figurano poi altri 20 milioni di "adeguamento monetario".

MIGLIORIE. Fin qui i costi stimati. Resta da capire però se ci saranno modifiche. Come ribadito venerdì, il Consiglio superiore ha chiesto alcune migliorie rilevando limitate criticità per quanto riguarda aspetti idraulici e, appunto, viabilità. Sia chiaro, non si tratta di problemi insormon-

tabili (tant'è che è arrivato il parere positivo al progetto), tuttavia sono stati chiesti alcuni «approfondimenti» legati agli ambiti specialistici. Si comincia dalla viabilità. L'assemblea generale ha in primis chiesto uno studio di traffico dettagliato, in modo tale da avere un'indicazione precisa sulla quantità di auto che percorreranno le nuove strade realizzate per l'accesso in stazione. Particolare attenzione è stata posta poi sullo snodo "Viale Camisano-viale della Serenissima" con una richiesta di revisione del sistema di tre rotatorie realizzato tra l'area destinata in passato ad ospitare il nuovo stadio Menti e via Zamenhof. Sempre per quanto riguarda la mobilità e le opere complementari è arrivato il parere negativo in merito alla possibilità, indicata in sede di studio di fattibilità, di realizzare alcuni tratti del filobus al centro della carreggiata (come previsto per viale San Lazzaro e viale Verona). Inoltre, è arrivata un'istanza per il sottopasso tra Altavilla e Creazzo («Allargarlo») e la chiusura per quanto riguarda l'ipotesi di creare non un ponte ma un sottopasso in via Maganza: «Purtroppo - commenta Rucco - non sarà possibile». Infine, alcune prescrizioni si concentrano sugli aspetti idraulici, con la richiesta di «approfondire l'analisi sulla cassa d'espansione sul torrente Onte a Sovizzo». «La Regione - fa sapere il presidente della Provincia - si è già detta disponibile a mettere i soldi che servono per creare tutto il bacino di laminazione e non solo una parte come previsto da progetto». • N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

805

**IL COSTO IN MILIONI
DELLA TAV A VICENZA**

Di questi 662,6 milioni di euro sono relativi al progetto, mentre i restanti fanno parte dei soldi messi da parte per imprevisti e per i costi interni di Rfi

124,7

**I MILIONI STIMATI
PER GLI ESPROPRI**

Si tratta della stessa cifra indicata, secondo le prime stime, per la realizzazione delle opere viabilistiche complementari

61

**IL COSTO A CHILOMETRO
DELLE OPERE FERROVIARI**

Su 6,2 chilometri di linea, 261,3 milioni servono per le opere ferroviarie, 89,3 per gli impianti e 31,1 per l'armamento



Il cavalferrovia di via Maganza che porta alla stazione (qui in un fotoinserimento non ufficiale) non potrà essere trasformato in sottopasso



A S. Lazzaro il "filobus" non potrà correre al centro della carreggiata

A rischio il primato storico del porto sulla “Via della seta”

Sempre più agguerrita la concorrenza degli altri scali portuali dell'Alto Adriatico. I cinesi puntano su Trieste mentre Ravenna scava i fondali e Capodistria investe

Sul nuovo terminal Montesyndial non ci sono manifestazioni di interesse

Gianni Favarato

MARGHERA. Il porto di Venezia, malgrado il piano di investimenti triennale di 440 milioni di euro, rischia di perdere il primato storico di scalo privilegiato della “Via della seta”. Nell'Alto Adriatico, infatti, il porto di Trieste con i suoi fondali di 16,5 metri e il grande e rodato Porto Franco, sembra una delle mete privilegiate per lo sviluppo dei traffici del colosso cinese della cantieristica China Merchants Group (Cmg), controllato dal governo cinese. Si tratta del più grande sviluppatore portuale al mondo, controlla 36 porti in 18 Paesi tra cui Hong Kong, Taiwan, Shenzhen e Shanghai) da tempo ha puntato gli occhi sulla nuova Piattaforma logistica di Trieste srl e stanno trattando con l'Autorità Portuale un investimento di 600 milioni di euro. China Merchants Group, attraverso la controllata Cmit-China, sta puntando anche sul porto di Ravenna – che può contare su fondali di 11,5 metri che presto passeranno a 12,5 metri di

profondità e poi 14,5 grazie a un investimento di 235 milioni di euro a cui contribuiscono anche i cinesi – per farlo diventare la «capitale bizantina l'hub dell'ingegneria navale e dell'oil&gas» per l'intera Europa. Per un altro importante scalo dell'Alto Adriatico come Capodistria, la scorsa settimana il governo sloveno ha approvato la costruzione di una nuova linea ferroviaria che rafforzerà i collegamenti con l'entroterra per smistare sempre più container verso i mercati del Nord Europa e dell'Est. A Venezia, invece, il nuovo terminal container che sorgerà nell'area Montesyndial (82 ettari in totale, con 1.700 metri di banchina dove potranno ormeggiare tre grandi porta-container da 350 metri), non ci sono ancora manifestazioni di interesse per il nuovo terminal container che sorgerà nell'area Montesyndial, con 82 ettari di aree in totale e 1.700 metri di banchina dove potranno ormeggiare tre grandi porta-container da 350 metri. Dopo la ritirata dal decaduto progetto di realizzare un porto off-shore al largo di Malamocco, la China Communication Construction Company (CCCC) – quinto general contractor al mondo – potrebbe investire nella costruzione della nuova “banchi-

na con alti fondali”, fuori della laguna, davanti alla bocca di porto di Malamocco.

«Sono in corso le verifiche tecniche» ha annunciato non più di due mesi fa Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia «per valutare l'efficacia complessiva di questa infrastruttura a ridosso di Malamocco, sul lato mare. E in questo caso, CCCC si candiderà a costruire e gestire l'opera, che richiede 1,3 miliardi di investimenti». Resta il fatto che anche se si realizzasse la nuova “banchina alti fondali”, bisognerà trovare e la modalità di trasporto delle merci dentro la laguna, fino alla banchina off-shore ai terminal di Porto Marghera dentro la laguna.

Infine c'è la possibilità di vedere nascere, come proposto da Confindustria veneziana, una Zona economica speciale (Zes) che insieme al Porto Franco potrebbe attrarre nuovi e consistenti traffici, compresi quelli della Via della Seta. La per realizzare la Zes (come le due già previste nel Sud Italia) anche a Venezia c'è bisogno di un decreto legge del Governo, ancora in “alto mare” per la concorrenza dei porti del Tirreno, e di una successiva delibera della Regione Veneto. —





Uno scorcio del porto commerciale di Venezia