

Rassegna del 08/08/2019

SCENARIO

08/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8 Tangenziale, la posa-show del ponte - Tangenziale, lo show del nuovo ponte nel 2020 ce ne sarà un altro a fianco	Moranduzzo Silvia	1
08/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8 Ascom: «Niente supermercati nei piani urbanistici»	Costa Giacomo	3
08/08/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Dal 2020 una nave su tre a Marghera - «Crociere per tutta la settimana Dal 2020 un terzo a Marghera»	Zorzi Alberto	4
08/08/2019	Corriere delle Alpi	21 Disponibili 31 ettari per edificazioni Visalli: «Valorizzare l'esistente è meglio»	Scottini Raffaele	6
08/08/2019	Foglio Inserto	4 Lettera. Allarme costruzioni	Incalza Ercole	8
08/08/2019	Gazzettino Belluno	4 Tre obiettivi nel futuro urbanistico - «Ora recuperiamo l'esistente»	Scarton Eleonora	9
08/08/2019	Gazzettino Padova	5 «La città si sviluppa: dopo i grandi cantieri toccherà ai quartieri»	G.Pip.	11
08/08/2019	Gazzettino Venezia	4 Il Porto ribadisce: «Il ponte Molin rinascerà presto com'era, dov'era»	Gasparon marta	13
08/08/2019	Gazzettino Venezia	6 «Città Giardino, il terminal esisteva già negli anni Venti»	Mayer Lorenzo	14
08/08/2019	Gazzettino Venezia	16 Pronto il piano per eliminare le barriere architettoniche	Furlan Emanuela	15
08/08/2019	Gazzettino Venezia	9 Sindacati contro Cav Sciopero bis in autostrada	...	16
08/08/2019	Mattino Padova	17 «Ferrovie e sviluppo Roma investa qui A fine mese incontro l'a.d. di Rfi Battisti»	Sandre Riccardo	17
08/08/2019	Nuova Venezia	16 Ponte Molin com'era e dov'era Il Porto: «Non c'è piu tempo»	Tantucci Enrico	18
08/08/2019	Nuova Venezia	16 Ex Scalera, nuova asta La base è di 5 milioni	E.T	19
08/08/2019	Nuova Venezia	26 Terna ai sindaci «L'elettrodotto sarà interrato lungo l'Idrovia» - «L'elettrodotto Dolo-Camin sarà interrato lungo l'Idrovia»	Abbadir Alessandro	20
08/08/2019	Nuova Venezia	24 Intesa sui lavori via Porara tre mesi di cantieri in autunno	Parisi Giulia	22
08/08/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11 A4, Cav vuole le 4 corsie «È nel piano dei trasporti» - Quarta corsia A4, Cav accelera «Entrerà nel Piano economico»	Paolini Roberta	23
08/08/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11 Brescia-Padova, flussi a +2,2% e sulla A31 schizzano di 7 punti	R.P	25
08/08/2019	Resto del Carlino Rovigo	2 La mappa degli impianti sportivi 'fantasma'	Merlin Roberta	26
08/08/2019	Sole 24 Ore	10 Pessina costruzioni, sì del tribunale L'azienda va avanti	Cavestri Laura	27

Tangenziale, la posa-show del ponte

Collocata la struttura da 65 tonnellate. Ma i disagi continuano fino a settembre

PADOVA Nell'estate dei cantieri, quella di ieri è stata una tappa importante: è stato collocato il nuovo ponte sulla tangenziale, in corso Argentina, sopra via Vigonovese. Una posa-show per una struttura di 25 metri e 65 tonnellate. Ma ovviamente non è finita: i lavori proseguiranno fino ai primi di settembre. E il prossimo anno si replica: nell'altra carreggiata, nello stesso punto, anche lì sarà sostituito il ponte. Saranno garantite le code anche nell'estate del 2020.

a pagina 8 **Moranduzzo**

Tangenziale, lo show del nuovo ponte nel 2020 ce ne sarà un altro a fianco

Posata la struttura in acciaio sopra via Vigonovese. Fine lavori ai primi di settembre

Disagi

L'altro cantiere, quello di Terna, dovrebbe rispettare i tempi e chiudere entro questa settimana

PADOVA Lo scheletro d'acciaio viene sollevato in aria. Sembra galleggiare come fosse una foglia che gioca con il vento. Sale sempre di più, ogni manovra viene fatta lentamente. È questione di millimetri. E poi viene giù, saldandosi ai micropali che lo attendevano dritti come soldatini. È stato posato lo scheletro del ponte della tangenziale su via Vigonovese, lungo 25 metri e largo 12, dal peso di 65 tonnellate e con una tenuta stimata di 100 anni. L'inizio della fine dei lavori sulla tangenziale, che dovrebbe riaprire i primi giorni di settembre. Il prossimo anno toccherà al ponte a fianco, sull'altra carreggiata.

Ma parliamo del cantiere in corso. «Il passo seguente sarà la posa delle lamiere in acciaio che faranno da appoggio per l'asfalto, che sarà alto 25 centimetri - spiega l'assessore ai Lavori pubblici, Andrea Micalizzi - Durante l'operazione di posa, che è durata una ventina di minuti, abbiamo chiuso temporaneamente la tangenziale al traffico, per scongiurare incidenti di qualsiasi

genere. Mi rendo conto dei disagi ma sono necessari. Stiamo ammodernando un'infrastruttura importante per i padovani. La nostra città è in movimento, sta crescendo e investire sulle infrastrutture vuol dire occuparsi della sicurezza ma anche dello sviluppo di Padova».

Il ponte di Corso Argentina è costato 2 milioni e 300 mila euro ed è uno dei primi interventi in programma. «Dopo il crollo del Ponte Morandi tutti si sono preoccupati della tenuta delle infrastrutture ma noi avevamo già fatto una lista di priorità - sottolinea Micalizzi - Questo è sicuramente uno dei più importanti, ma ce ne sono altri sette o otto da sistemare, non appena recupereremo le risorse. Certo è che i Comuni non possono essere lasciati soli su un tema così importante, servirebbe l'aiuto della Regione». A Genova è legata la Zara metalmeccanica che si sta occupando del cantiere su via Vigonovese. «Poco prima del crollo del Morandi abbiamo ricevuto in appalto la sistemazione del collegamento tra l'Aurelia e il casello di Genova Aeroporto - racconta il titolare Pietro Zara - Dopo la tragedia ci hanno chiesto di accelerare perché era diventata una strada strategica per la città. Invece di 18 mesi ci abbiamo impiegato 7 mesi e mezzo».

Se i tempi dovrebbero essere rispettati su Corso Argentina, lo stesso si prevede per il cantiere di Terna in Corso Australia. Pare che prima della fine della settimana, come annunciato, la circolazione

potrà tornare alla normalità. Effettivamente l'estate 2019 è stata una stagione di cantieri. E di code. Tra incidenti, come quello di martedì in autostrada che ha bloccato la zona industriale, e imprevisti di cantiere, come il cedimento dell'asfalto su Corso Argentina, i padovani hanno sofferto parecchio. È stato aperto il cavalcavia Maroncelli alla Stanga, mentre via Gradenigo, dove si sta creando una pista ciclabile, è ancora in alto mare. Anche il cantiere di via Bezzuca è iniziato ma non finisce qui. Perché se fino ad ora si è parlato di grandi cantieri, da settembre partiranno i piccoli lavori di riqualificazione nei quartieri, che vanno dalla sistemazione dei marciapiedi all'illuminazione. Come dice il detto, per essere belli bisogna soffrire.

Silvia Moranduzzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'operazione
Operai al lavoro
ieri durante la
posa del nuovo
ponte sopra via
Vigonovese,
visibile alle loro
spalle
(Bergamaschi)

Ascom: «Niente supermercati nei piani urbanistici»

A Padova 500 metri quadri della Gdo ogni mille abitanti, categorie e sindacati allarmati

PADOVA «L'unico modo per scongiurare la proliferazione dei piccoli supermercati? Non prevedere aree commerciali nei piani urbanistici, su questo il Comune può dire la sua». Patrizio Bertin, presidente di Ascom Confcommercio Padova, non si lascia scappare l'assist del vicesindaco Arturo Lorenzoni, che l'altro ieri aveva commentato preoccupato le prossime cinque aperture previste in città. «Su alcune questioni l'amministrazione ha le mani legate - spiegava - molte autorizzazioni sono arrivate prima del nostro insediamento e, secondo la legge regionale, sotto i 1.500 metri quadrati non abbiamo voce in capitolo».

«Ha ragione - insiste Bertin - ma ha scoperto l'acqua calda: da anni ripetiamo che questa tendenza rappresenta un problema non solo per i commercianti, ma per tutta la città».

Quali siano le possibili conseguenze negative lo spiega il vice presidente del consiglio comunale, Ubaldo Lonardi: «L'ex Famila di Pontevigodarzere è un ammonimento per tutti, meno che per chi sarà ben felice di avere spazi a disposizione per future occupazioni illegali». Le

chiusure non sono solo uno spauracchio: Confesercenti parla di 878 esercizi che hanno abbassato le saracinesche in via definitiva nel 2018, che messi in rapporto con le nuove aperture restituiscono un saldo negativo di 200 unità. A fine dello scorso anno in provincia si contavano 216 supermercati, 23 grandi magazzini, 68 minimarket, 12 ipermercati e 45 centri di grande distribuzione specializzata, per un totale di quasi 477 metri quadrati impegnati e quasi 7.400 lavoratori. Già allora si parlava di una media di 510 metri quadri occupati ogni mille abitanti, contro i 384 della media nazionale. «Sarebbe opportuno che solo edifici dismessi e già destinati a commerciale fossero riutilizzabili in questo senso», suggerisce il presidente di Confesercenti Veneto centrale, Nicola Rossi.

Il cambio di regime è visto con preoccupazione anche dai sindacati: «Non esisterà più il commesso specializzato di reparto - anticipa Maurizia Rizzo di Cisl - Tutti dovranno saper fare tutto, per questo serve una nuova stagione di formazione».

Giacomo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Abbandonato L'ex Famila in disuso



Dal 2020 una nave su tre a Marghera

Toninelli: «Crociere tutta la settimana». Nasce il nuovo protocollo fanghi

VENEZIA Ha ripercorso dal 2012 a oggi tutto il dibattito sulle grandi navi e ha confermato le due direzioni su cui sta lavorando il ministero: Chioggia o San Nicolò come soluzione a lungo termine, le banchine di Tiv e Fusina già da settembre. Poi è andato dritto al problema: «L'anno prossimo potremo togliere un terzo delle crociere che oggi passano per san Marco», ha detto il ministro Toninelli. Intanto è stato fatto il nuovo protocollo fanghi.

a pagina 8 Zorzi



«Crociere per tutta la settimana Dal 2020 un terzo a Marghera»

Toninelli: Comitatone solo con i dati certi. «Gaffe» su Vtp e il bacino di evoluzione

VENEZIA Ha ripercorso dal 2012 a oggi tutto il dibattito sulle grandi navi a Venezia e ha confermato le due direzioni su cui sta lavorando il suo ministero: Chioggia o San Nicolò del Lido come soluzione a lungo termine, le banchine di Tiv e Fusina già da settembre. «Fusina può ospitare 30 navi da qui a fine anno - ha spiegato ieri Danilo Toninelli nella tanto attesa audizione in commissione Trasporti alla Camera - L'anno prossimo potremo togliere un terzo delle crociere dal bacino di San Marco». Ma ha anche chiarito che le compagnie dovranno organizzarsi in maniera diversa: «Ora molte arrivano nel fine settimana, bisognerà distribuirle anche negli altri giorni - spiega - L'obiettivo è che a San Marco passino meno navi, più piccole e meno ravvicinate. Ho spiegato loro che queste sono le richieste del paese Italia, qualcuno ha storto il naso ma nessuno minaccia di lasciare Venezia».

Gli incontri tecnici, compreso quello dell'altro ieri, hanno in realtà confermato che non sarà una passeggiata attrezzare i terminal dove og-

gi ci sono i container (Tiv) e traghetti e camion (Fusina), evitare gli impatti sul traffico commerciale, gestire la logistica. «Gli operatori sono preoccupati», sottolinea il deputato Pd Nicola Pellicani. Ma il ministro tira dritto. «Gli approdi potranno essere usati da subito». Su richiesta di tanti deputati, poi, spiega perché le crociere potranno arrivare lì e non invece alla sponda nord del Canale industriale nord, poche centinaia di metri più su, sostenuto da Comune e Regione, anche se ieri ha ribadito che il progetto non c'è. «Uno studio di Vtp dice che il bacino di evoluzione è insufficiente, le navi rischiano di sbattere sulle punte delle banchine e qui c'è la raffineria, qui lo stoccaggio delle benzine - afferma, mostrando un foglio in cui si vede un grande cerchio verde - io non mi prenderò mai la responsabilità di dare il via libera». In realtà il gestore della Marittima ha poi effettuato, nel 2017, due simulazioni ad Almere (Olanda) e al Force Technology di Copenaghen che hanno confermato che il «curvone» per entrare nel Vittorio Emanuele può essere eseguito da una nave di 340 metri senza «limare» alcuna

banchina: e tanto più, dunque, possono farlo le attuali che non superano i 300 metri.

Era stato Renato Brunetta (Ft) a chiedergli di mettere da parte le polemiche e «con pragmatismo» convergere almeno sul Vittorio Emanuele. «Sarebbe un modo per tranquillizzare gli operatori - ha detto il deputato - Lido e Chioggia sono impraticabili per tempi e costi, mentre gli approdi diffusi riempiranno la laguna di centinaia di motoscafi». Su Chioggia Toninelli ha ammesso che «il deposito Gpl è incompatibile». Non sono mancate le polemiche a distanza con il sindaco Luigi Brugnaro: «L'ho convocato, ma non è venuto - spiega - insulta me, che ho preso in mano questo dossier complicatissimo dopo 15 anni in cui non si è fatto nulla».

Pellicani e anche Ketty Fo-



giani (Lega) hanno chiesto a gran voce di convocare il Comitato al più presto. «E' la prima volta della storia in cui non viene convocato, le ricordo che la salvaguardia di Venezia è un preminente interesse nazionale». «Non ho nessuna preclusione - ha replicato il ministro - Ma ci voglio arrivare con dati circostanziati e approfondimenti, non con due paginette come l'altra volta». Riferendosi all'analisi multicriteria dell'Autorità di sistema portuale, da lui più volte sminuita. Spiega poi che più del Comitato sarà importante il «dibattito pubblico», che verrà applicato per la prima volta, guidato dal Porto. I «suoi» però hanno lanciato un'altra idea, quella dell'«opzione zero», come l'ha definita il pentastellato Alvisè Maniero: «Sostituire le crociere e il loro turismo di bassa qualità con i maxi-yacht di lusso».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Dopo l'incidente della Msc Opera lo scorso 2 giugno e quello sfiorato dalla Costa Deliziosa il 7 luglio, si sta accelerando non solo sulla soluzione definitiva del nuovo terminal a Venezia, ma anche su banchine diffuse da usare in via transitoria

● Per il terminal il ministro Danilo Toninelli e i suoi tecnici puntano su Chioggia o San Nicolò del Lido, con la prima favorita

● Il ministro ha poi incaricato il presidente del Porto Pino Musolino di portargli entro fine mese un'analisi sulla possibilità di usare i terminal di Fusina e la banchina di Tiv: l'obiettivo è quello di spostare lì già da settembre alcune delle navi che ora passano nel bacino di San Marco e alla Giudecca

Brunetta
Chioggia e Lido sono impraticabili per i tempi e i costi

URBANISTICA

Disponibili 31 ettari per edificazioni Visalli: «Valorizzare l'esistente è meglio»

I Piani degli interventi sono scaduti e la pianificazione riparte da zero: «Ci interessa l'idea dei cittadini sul futuro»

Nella partita entrano tre luoghi strategici come castello, caserma e l'ex polveriera di Cart

Raffaele Scottini

FELTRE. Abbassare il consumo di suolo, recuperare il patrimonio esistente, valorizzare gli spazi di relazione sociale e poi assicurare l'equilibrio tra tutela ambientale-paesaggistica e sviluppo socio-economico. Riparte da questi punti cardine la pianificazione urbanistica della città, sotto la direzione del nuovo assessore in materia Irma Visalli, che un mese e mezzo dopo l'insediamento nella giunta Perenzin alza il sipario sulla programmazione per i prossimi tre anni del mandato amministrativo che restano. La missione è «coinvolgere la città nel suo futuro», perché al di là degli aspetti tecnici, la volontà è di analizzare il presente e guardare avanti con un'azione pianificatoria. Vanno in questa direzione la variante relativa al consumo di suolo, l'informatizzazione e aggiornamento del registro dei crediti edilizi (conclusi a fine luglio), la revisione del regolamento edilizio (dicembre 2019).

GLI STRUMENTI

«Ci interessa molto sapere cosa ne pensano i cittadini del futuro di Feltre, come vedono la città nel contesto più ampio almeno nella prospet-

tiva del 2030, oltre l'orizzonte di oggi», esordisce l'assessore all'urbanistica Irma Visalli. «Se puntiamo soltanto a parlare di metri cubi, di indici, di norme e di piani, credo che nessun cittadino sarà attirato a questa riflessione».

EDIFICAZIONE

La dimensioni che la Regione attribuisce al Comune di Feltre come possibile consumo di suolo per il futuro è 31 ettari. I vecchi Piani degli interventi (cioè gli strumenti urbanistici che disciplinano zona per zona l'assetto edilizio e lo sviluppo in generale del territorio) prevedevano di consumare 40,5 ettari. «Però pochissimo è stato realizzato e nel frattempo i Piani degli interventi sono tutti scaduti», dice Irma Visalli. La pianificazione riparte quindi da zero e «la prima cosa è capire la domanda di edificazione che c'è a Feltre, a cui poi deve rispondere la strumentazione urbanistica. Serve un'analisi veritiera. Magari i 31 ettari che ci danno a disposizione sono in esubero, non lo sappiamo. Potrebbero anche servirne molti meno», spiega. «L'obiettivo è limitare al massimo il consumo di suolo e punteremo molto sulla rivalorizzazione del patrimonio esistente».

AZIONI

Tra le priorità, c'è la redazione del Piano degli interventi del centro urbano, di cui verrà rivisto il perimetro. «A settembre chiederemo le mani-



festazioni d'interesse da parte della città», detta i tempi l'assessore. «Partirà un percorso di ascolto, utilizzando gli strumenti di partecipazione». Vanno aggiornati anche gli altri Piani degli interventi del territorio, «dove dobbiamo guardare con attenzione alle questioni agricole, al verde, alle piste ciclabili, alla viabilità». Da rivedere inoltre il quadro generale dato dal Piano di assetto del territorio.

CASERMA E CASTELLO

La pianificazione riguarderà anche la gestione e valorizzazione della caserma Zannetelli, del castello di Alboino e dell'ex polveriera di Cart. «Sono tre grossi contenitori che hanno una valenza che va oltre il perimetro di Feltre», sottolinea Irma Visalli, che ha anche la delega al patrimonio e aggiunge: «Bisogna capire com'è usato tutto il patrimonio pubblico. In tal senso le azioni si integreranno con quelle finalizzate alla gestione dei comodati d'uso per garantire certezza e continuità nelle forme di utilizzo da parte delle associazioni e della cittadinanza attiva. Significa anche lavorare per luoghi strategici della città». —

BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI



L'assessore all'urbanistica Irma Visalli

Allarme costruzioni

Perché i provvedimenti voluti dal governo sull'edilizia rischiano di aggravare i problemi del paese

Al direttore - Vladimir (chiamato anche Didi) ed Estragon (chiamato anche Gogo) stanno aspettando su una desolata strada di campagna un certo "Signor Godot". Non vi è nulla sulla scena, solo un albero dietro ai due personaggi che regola la concezione temporale attraverso la caduta delle foglie che indica il passare dei giorni. Ma Godot non appare mai sulla scena, e nulla si sa sul suo conto. Egli si limita a mandare un ragazzo dai due vagabondi, il quale dirà ai due protagonisti che Godot "oggi non verrà, ma verrà domani". I due uomini, vestiti come barboni, si lamentano continuamente del freddo, della fame e del loro stato esistenziale; litigano, pensano di separarsi (anche di suicidarsi) ma alla fine restano l'uno dipendente dall'altro. Ed è proprio attraverso i loro discorsi sconnessi e superficiali, inerenti ad argomenti futili e banali, che emerge il nonsenso della vita umana.

Nella cultura popolare "Aspettando Godot" è divenuto sinonimo di una situazione (spesso esistenziale), in cui si aspetta un avvenimento che dà l'apparenza di essere imminente, ma che nella realtà non accade mai e in cui di solito chi l'attende non fa nulla affinché questo si realizzi (come i due barboni che si limitano ad aspettare sulla panchina invece di avviarsi incontro a Godot). Ho voluto richiamare la sintesi del romanzo di Beckett, riportata da Wikipedia, perché, a mio avviso, riproduce molto bene la lunga stasi che questo paese vive proprio nel comparto delle opere pubbliche. A tale proposito ritengo utile soffermarmi su due date: il 18 aprile 2019 e il 14 giugno 2019; la prima data è quella relativa alla approvazione del decreto Legge 32 mentre la seconda è relativa alla trasformazione in legge di tale decreto. Ricordo anche che tale provvedimento è stato definito sin dall'inizio "sblocca cantieri". Ora preciso che sin dal 18 aprile (trattandosi di un decreto legge pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale) era possibile dare corso operativo al provvedimento, cioè da quattro mesi era possibile dare corso a procedure capaci di cantierare davvero le opere. In realtà non è partito nulla a valle del 18 aprile e non è partito nulla neanche dopo il 14 giugno perché il cosiddetto "sblocca cantieri" non sblocca e non sbloccherà proprio nulla e ciò per due distinti motivi: perché non contiene misurabili e concrete procedure capaci di velocizzare davvero i passaggi che caratterizzano essenzialmente la lunga e meticolosa fase autorizzativa e approvativa; perché non ha previsto l'abrogazione del Decreto Legislativo 93/2016, cioè non ha reso possibile il ritorno alla logica della "competenza" e non della "cassa"; in realtà in vigore del Decreto Legislativo 93/2016, come più volte da me ricordato, le risorse disponibili sono solo quelle relative all'annualità in

corso e cioè nessuna.

Chi sono nella realtà Vladimir (chiamato anche Didi) ed Estragon (chiamato anche Gogo): il comparto delle costruzioni e i fruitori diretti ed indiretti della offerta infrastrutturale. Per i primi, cioè le imprese di costruzione, i dati della folle attesa che dura da oltre cinque anni sono ormai noti e in più occasioni ne abbiamo potuto misurare i valori: 120.000 imprese fallite e 600.000 unità lavorative perse; per i secondi, cioè i fruitori della offerta infrastrutturale, il danno annuale supera i 56 miliardi di euro per quanto concerne la logistica e i 40 miliardi di euro per la mobilità in ambito urbano. Il primo importo, quello di 56 miliardi di euro, è ottenuto misurando il maggior costo del trasporto delle merci in Italia per carenza di una offerta infrastrutturale adeguata e quelle movimentate in altri Paesi della Unione Europea, il secondo importo invece è legato ai dati della mobilità in ambito urbano: le famiglie pagano per il trasporto pubblico locale circa 48 miliardi di euro l'anno invece con una offerta efficiente tale costo potrebbe attestarsi intorno ai 30 miliardi di euro a cui vanno aggiunti circa 10 miliardi per i costi da congestione.

Quando finirà la assurda attesa di Didi e Gogo, quando finirà questa continua illusione di un futuro che non arriva e non arriverà mai? Penso mai perché, come nel caso del romanzo di Beckett, rimarremo sempre nel "presente" aspettando solo ulteriori crisi, ulteriori danni alla economia del paese, nell'indifferenza di buona parte degli schieramenti politici e del sindacato. Gli schieramenti politici a cui tutti noi con il nostro voto abbiamo dato il mandato di rappresentare e denunciare le nostre esigenze, le nostre aspettative, il sindacato che sa bene che la crescita è strettamente legata agli investimenti pubblici nel comparto delle infrastrutture, la Confindustria che conosce, in modo capillare, i danni subiti dagli iscritti all'Ance e, in genere, dalle imprese che direttamente e indirettamente lavorano nel comparto delle costruzioni. Evitiamo di illuderci leggendo ogni tanto dei dati forniti dall'Istat su una possibile crescita del pil nel secondo semestre del 2019, evitiamo di autoconvincerci che siamo il secondo paese manifatturiero della Unione Europea, evitiamo di credere che prima o poi lo "sblocca cantieri" produrrà i suoi effetti. Dobbiamo avere il coraggio di uscire dal romanzo beckettiano e denunciare apertamente che queste analisi non sono puri sfoghi carichi di pessimismo o gratuiti attacchi ad una compagine di governo, ma sono oggettive denunce di un paese che si allontana sempre più dalla famiglia dei paesi convinti di cosa sia ciò che noi ormai non conosciamo più e cioè "la crescita". Boccia, Buia e Landini meditate Godot non arriva bisogna andargli incontro.

Ercole Incalza



Feltre**Tre obiettivi
nel futuro
urbanistico**

Riduzione del consumo di suolo, incentivare il recupero dell'esistente e valorizzazione dei grandi siti comunali quali la caserma Zannetelli, l'ex polveriera di Cart e il castello di Alboino. Sono questi tre dei punti cardine della programmazione urbanistica dei prossimi due anni che, a un mese e mezzo circa dal suo insediamento, l'assessore all'urbanistica Irma Visalli ha deciso di perseguire. Il tutto nell'ottica di ridisegnare la città di Feltre del futuro insieme a quanti la vivono, dai cittadini agli imprenditori.

Scarton a pagina IV

«Ora recuperiamo l'esistente»

►Presentate le linee guida per l'urbanistica puntando sulla riduzione del consumo di suolo
►Tra le priorità c'è la valorizzazione di realtà come il Castello, la Zannetelli e l'ex polveriera

L'ASSESSORE IRMA VISALLI

«Lavoreremo alla variante del Pat e inizieremo uno studio per capire quale sarà la città del prossimo futuro»

**È STATO AFFIDATO
UN INCARICO
PER UN'ANALISI
SOCIOECONOMICA
DELL'INTERO
TERRITORIO****FELTRE**

Riduzione del consumo di suolo, incentivare il recupero dell'esistente e valorizzazione dei grandi siti comunali quali la caserma Zannetelli, l'ex polveriera di Cart e il castello di Alboino. Sono questi tre dei punti cardine della programmazione urbanistica dei prossimi due anni che, a un mese e mezzo circa dal suo insediamento, l'assessore all'urbanistica Irma Visalli ha deciso di

perseguire. Il tutto in un'ottica di arrivare a ridisegnare la città di Feltre del futuro insieme a tutti i componenti che la vivono, dai cittadini agli imprenditori, passando per il mondo dell'associazionismo e dell'agricoltura.

STRUMENTI URBANISTICI

Nel corso degli anni Feltre è molto cresciuta ma poco si è edificato rispetto a quanto preventivato nel passato. «Il primo obiettivo del mio mandato è quindi capire qual è la domanda che c'è a Feltre – spiega la Visalli – e cercare di capire, attraverso un percorso partecipato con tutti gli attori del territorio (attraverso i laboratori di cittadinanza, dibattiti pubblici, forum, ecc.), qual è il futuro della città. Come ci si immagina la Feltre del 2030?». Per fare questo è necessario

sviluppare alcuni strumenti urbanistici. Ecco quindi che da settembre l'assessore inizierà a lavorare sulla redazione del piano degli interventi del centro urbano di Feltre la cui perimetrazione sarà rivista rispetto ad oggi; questo aprendo alle manifestazioni di interesse da parte dei cittadini. «Lavoreremo poi alla redazione della variante generale al Pat il quale va rivisto alla luce dei molti cambiamenti ed alla redazio-



ne del piano degli interventi delle frazioni che ad oggi sono scaduti» aggiunge l'assessore che prenderà in mano anche l'analisi del verde, dei parchi, delle piste ciclabili, dei terreni agricoli e altri macro temi.

RECUPERO DELL'ESISTENTE

Feltre, come tanti comuni del territorio soprattutto montano, ha tanti edifici vuoti. «Abbiamo dato un incarico esterno per un'analisi socio economica della città che ci permet-

terà anche di capire quanti sono gli edifici vuoti e quanti si potranno recuperare» afferma l'assessore che prosegue affermando che «ad oggi è meno costoso realizzare ex novo. È per questo che il nostro obiettivo sarà quello di agevolare, a livello di tassazione per esempio, coloro che decidono di recuperare attraverso degli standard qualitativi adeguati».

VALORIZZAZIONE PATRIMONIO

«Feltre ha un grande patri-

monio pubblico e, per questo, lavoreremo per la sua valorizzazione. Mi concentrerò, in particolare, su alcuni luoghi strategici come l'ex polveriera di Cart, le caserme Zannettelli e il castello i quali hanno già un percorso di valorizzazione in corso e che hanno una valenza sovracomunale» chiude la Visalli che ha anche la delega al patrimonio.

Eleonora Scarton



IL CASTELLO Di Alboino una delle realtà architettoniche sulla quale intende puntare con forza l'assessore Irma Visalli



«La città si sviluppa: dopo i grandi cantieri toccherà ai quartieri»

► L'assessore Micalizzi ieri ha seguito le operazioni sul posto: «Sembra facile, ma questo è un intervento di alta ingegneria»

«A SETTEMBRE CI CONCENTREREMO SU STRADE E PIAZZE IN VARIE ZONE DELLA CITTÀ: TUTTI LAVORI GIÀ FINANZIATI»

I PROGETTI

PADOVA Caschetto bianco in testa, giubbotto catarifrangente addosso e il fido Michele Rigon, tecnico dell'ufficio manutenzioni, al proprio fianco. Così ieri pomeriggio l'assessore ai Lavori Pubblici Andrea Micalizzi ha assistito al "varò" del nuovo ponte di corso Argentina, sopra via Vigonovese. «Dopo la tragedia del ponte Morandi a Genova - spiega Micalizzi - tutti si sono interrogati su come fosse la situazione dei ponti sulla nostra città. Noi ci siamo fatti trovare pronti, senza necessità di rincorrere, perché avevamo già i nostri dati e le nostre perizie. Per un fatto di trasparenza, e per dimostrare la massima attenzione al tema, le abbiamo subito rese pubbliche dimostrando che fin da subito avevamo iniziato a fare studi ed investimenti sulla sicurezza delle nostre infrastrutture. Senza aspettare l'onda emotiva dettata dai fatti di Genova».

LA CLASSIFICA

L'elenco del Comune comprende in tutta la città circa 200 ponti, considerando sia quelli

stradali che quelli pedonali. «Tra quelli ritenuti bisognosi di maggior manutenzione c'era in testa questo ponte sopra via Vigonovese - conferma Micalizzi - e poi il ponte al Borgomagno, su cui stiamo intervenendo dopo aver stanziato un milione di euro. Sarebbe prioritario un intervento anche al ponte Paleocapa». È a questo punto che Micalizzi alza la voce: «Bisogna essere chiari. Il tema dell'ammodernamento delle infrastrutture è un tema estremamente serio ed importante. I Comuni non devono e non possono essere lasciati soli. Per la manutenzione ordinaria e straordinaria di questi ponti servono un piano regionale e un piano nazionale. Noi siamo pronti a fare una parte importante, ma anche gli altri enti superiori devono fare la loro parte. Perché Padova è un Comune grande e ora ha trovato le risorse per sostituire questo ponte e fare un intervento così complesso e impattante, ma se lo stesso ponte avesse dovuto sostituirlo un Comune più piccolo e quindi con minori risorse a disposizione?».

LA SODDISFAZIONE

Così parlava l'assessore alle due del pomeriggio, prima dell'inizio delle operazioni. Al termine dell'intervento, invece, la concentrazione lascia spazio ad un'espressione distesa e soddisfatta. «È stata un'operazione molto complicata - spiega -. Se la vediamo in un filmato può sem-

brare semplicemente che un manufatto viene preso, sollevato e appoggiato. Ma dobbiamo renderci conto delle sue dimensioni e soprattutto del suo peso. Questo manufatto in video sembra leggero, ma pesa qualcosa come 65 tonnellate. Questa è una meravigliosa operazione di alta ingegneria».

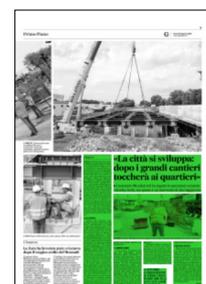
I disagi al traffico ci sono, l'assessore lo sa bene ma invita a guardare il lato positivo: «Stiamo facendo interventi importanti che vanno ad ammodernare la nostra città. Su questo ponte passano la vita dei padovani e l'economia di questa città. Padova sta crescendo, sta diventando più sicura e si sta sviluppando sulle proprie infrastrutture».

I PROSSIMI CANTIERI

Dopo l'estate dei grandi cantieri, ci sarà l'autunno degli interventi più piccoli nei quartieri. «Alcuni sono già in corso, altri partiranno con la fine dell'estate - assicura Micalizzi -. Penso alle sistemazioni di via Bezzeca e via Gradenigo ma anche all'ex distributore al Bassanello, a piazza Dini Tartaglia, a piazza Caduti della Resistenza. Ma anche a San Bellino e al lungargine Brentella. Le opere sono già tutte programmate e finanziate». Nel prossimo mese, però, l'intervento più impattante e visibile resterà quello di via Vigonovese.

G.Pip.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ASSESSORE Andrea Micalizzi ieri ha seguito i lavori di prima persona assieme ai tecnici comunali

Il Porto ribadisce: «Il ponte Molin rinascerà presto com'era, dov'era»

**LA RISPOSTA
ALLE ACCUSE
DEL PRESIDENTE
DELLA MUNICIPALITA'
GIOVANNI ANDREA
MARTINI**

**«NON ABBIAMO MAI
NEGATO UN INCONTRO
ANZI ABBIAMO
SOLLECITATO
LA COMMISSIONE
CONSILIARE»**

IL CASO

VENEZIA Il ponte Molin rinascerà "com'era e dov'era". Lo ribadisce l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale con uno scritto inviato al presidente della Municipalità di Venezia, Murano e Burano Giovanni Andrea Martini che, nelle scorse ore, si è detto sorpreso per la decisione del presidente Musolino di agire in tal senso verso un ponte dal destino complicato, le cui vicende risalgono al 2017. La soluzione di un rifacimento del ponte situato a San Basilio sintetizzabile in un "com'era e dov'era" sembra non convincere Martini che, per iscritto, accusa Musolino di non aver ascoltato la città che «si era attivata per suggerire soluzioni alternative dopo la proposta, della stessa Autorità portuale, del "progetto del ponte lineare che si interseca con una rampa" che aveva suscitato grandi perplessità». Facendo riferimento a quello inviato dall'Autorità proprio nel 2017 – considerate le già precarie condizioni del ponte – in Comune, al fine di dar vita ad una struttura ex novo ad altissima accessibilità, la sola con una pendenza a norma del 5%. Progetto per il quale il porto si sarebbe accollato tutte le spese – 1,3 milioni di euro – che necessitava di un via libera urbanistico per una piccola parte di specchio acqueo e di terreno di competenza comunale. E se da un lato la Giunta ha poi espresso la propria approvazione, dall'altro il Consiglio comunale ha mosso voci critiche. Col risultato che il progetto è rimasto "congelato".

«L'iter – si legge ancora nel te-

sto di risposta a Martini – per la progettazione, autorizzazione e realizzazione di un nuovo manufatto avente caratteristiche differenti rispetto alla soluzione "com'era e dov'era" o rispetto al progetto già approvato nelle opportune sedi tecniche e istituzionali – cantierabile immediatamente, avallato dalle Associazioni disabili del territorio veneziano e, ad oggi, in attesa di una risposta formale dal parte del Consiglio comunale – comporterebbe tempistiche non compatibili con le esigenze più volte espresse dalla popolazione». Troppo lungo, infatti, l'iter procedurale: due-tre anni, quando il ponte Molin – chiuso il 19 luglio scorso, per salvaguardare la pubblica incolumità – appare sempre più ammalorato. Il progetto del 2017 resta comunque valido. Tuttavia senza l'autorizzazione del Comune – che ora dovrà esprimersi in merito alle rampe – all'Autorità portuale non resta che rifare la parte lignea del ponte com'era, nell'arco – è la stima – di cinque mesi e dal costo di 300mila euro. Martini punta ancora il dito contro l'Autorità portuale, a suo dire colpevole di un «diniego alla richiesta d'incontro» riguardo il futuro del Molin, auspicandone uno ulteriore. «La scrivente Autorità non ha opposto alcun diniego», è la risposta. Anzi – si legge – il Porto aveva sollecitato la Commissione consiliare competente già il 28 giugno scorso «per riferire circa le precarie condizioni del manufatto e per ricevere informazioni sull'iter autorizzatorio». Senza però ottenere alcun riscontro, rinnovandone pertanto l'invito.

Marta Gasparon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SAN BASILIO Il progetto del Porto per ponte Molin



«Città Giardino, il terminal esisteva già negli anni Venti»

► Il consigliere Crovato rilancia il progetto di riva Corinto

LIDO

Torna alla ribalta il progetto di realizzare un nuovo terminal acqueo, per il trasporto pubblico in laguna, tra riva Corinto e le Quattro Fontane, in località Città Giardino al Lido. Qualche mese fa, nel corso di un incontro in municipalità, l'assessore comunale alla Mobilità e traffico, Renato Boraso, aveva annunciato che l'attuale amministrazione aveva dato il via libera ad uno studio di fattibilità. Ma a rilanciare la proposta è stato ieri il consigliere comunale della lista fucsia Brugnaro, Maurizio Crovato, allegando anche una foto storica (che pubblichiamo) a conferma di come il terminal acqueo a Città Giardino, esistesse già, cento anni fa, e precisamente negli anni '20 del secolo scorso. Ora è partita anche una petizione con una raccolta di firme della cittadinanza che si è mobilitata con una petizione. E la proposta sicuramente raccoglie consensi, anche politicamente, in modo trasversali.

DECENTRAMENTO

Tra i primi a rivendicare la bontà della proposta ci fu anche Marino Chiozzotto (esperto militante del centrosinistra locale) che, a suo tempo,

aveva anche rimarcato che una soluzione decentrata, come quella di Città Giardino, porterebbe anche il grande vantaggio di un notevole risparmio, in termini di chilometri, anche del trasporto pubblico locale automobilistico degli autobus. Due fattori concomitanti, non legati tra loro, hanno poi acceso nuovamente l'attenzione sulla validità di un terminal decentrato. L'annuncio, martedì, che la giunta comunale, ha dato il via libera, in via sperimentale, al prolungamento della linea 20. E poi il piano dei trasporti per la Mostra del cinema che, come ogni anno, avrà la linea diretta Mc che arriverà fino alla darsena del Casinò, mentre la Biennale attrezzerà proprio dall'area delle Quattro Fontane, un collegamento con l'isola del Lazzaretto Vecchio dove si terrà la sezione del Virtual Reality.

Dunque pensare a un terminal alternativo non è un'utopia. Anzi si tratta di una soluzione che, per alcune occasioni o eventi, viene già messa in atto. I lidensi chiedono che, da occasionale, la soluzione possa diventare stabile. Facendo forza sul passato e su alcuni studi. Il nuovo terminal in riva Corinto affiancherebbe, ovviamente, e non sostituirebbe quello in piazzale Santa Maria Elisabetta. Allo scopo anche di "decongestionare" il traffico.

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ANTICO APPRODO Una foto dell'imbarcadero nel 1920



Pronto il piano per eliminare le barriere architettoniche

**PROGETTI PRESENTATI
IN CONSIGLIO
GLI INTERVENTI
PIU' URGENTI
PER AGGIRARE GLI
SCALINI IN MUNICIPIO**

MUSILE

Il Comune di Musile si è dotato di un Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli ambienti pubblici. Nonostante varie leggi già dal 1986 prevedessero l'agibilità degli spazi pubblici a persone diversamente abili, un simile strumento urbanistico, diventato obbligatorio, non era mai stato realizzato.

Grazie al contributo regionale di 7.500 euro assegnato al Comune, nel 2018 era stato affidato a due tecnici di Portogruaro il compito di analizzare le situazioni critiche presenti nel territorio comunale. Nell'ultima seduta consiliare, sulla base degli elaborati consegnati dai progettisti in cui sono individuati tutti gli elementi che possono costituire un ostacolo per i disabili, compresi ipovedenti e persone malate di demenza, il Piano è stato presentato, con l'indicazione delle priorità.

Gli interventi più urgenti a Musile riguardano il municipio, dove vi sono dislivelli e scalini che rappresentano un inciampo per chi ha problemi motori, le scuole che devono essere dotate di scivoli e accessi

facilitati, le strade del centro cittadino e di Caposile per l'adeguamento di marciapiedi e scivoli.

I tecnici hanno calcolato che il costo complessivo degli interventi per eliminare le barriere architettoniche è di 220.700 euro. «Questo consentirebbe di realizzare gli interventi minimi, limitandoci a risolvere i punti più critici - ha sottolineato il sindaco Susanna - In realtà si potrebbero fare ulteriori lavori per rendere la mobilità lenta il più efficace possibile. Il Piano è il primo documento per analizzare il territorio comunale e gli interventi da effettuare, che tuttavia verranno realizzati man mano che otterremo dei finanziamenti o che ci saranno risorse comunali disponibili. Auspichiamo che ci siano dei contributi dalla Regione e dal Governo, anche per poterlo implementare».

Il gruppo d'opposizione "Insieme per Musile" ha apprezzato il nuovo strumento urbanistico, rilevando che servirà a delineare, da qui al 2029, una città più sicura e partecipata. «Ha un costo rilevante, ma questo Piano può essere sostenuto - ha detto il consigliere Roberto Montagner - Sarà importante anche stimolare i negozi e gli esercizi commerciali ad aderire al superamento delle barriere architettoniche, magari assegnando il contrassegno di "negozi di qualità" a quelli che accetteranno».

Emanuela Furlan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sindacati contro Cav Sciopero bis in autostrada

**«VANIFICATA
L'ASTENSIONE»
NUOVA AGITAZIONE
IL 25 E 26 AGOSTO
E STOP AGLI
STRAORDINARI**

TRASPORTI

MESTRE Un mese di blocco degli straordinari e un nuovo sciopero del personale addetto ai caselli il 25 e 26 agosto, in concomitanza con il ritorno dalle ferie di migliaia di automobilisti. Si aggrava lo scontro con le concessionarie autostradali dopo l'agitazione messa in atto lo scorso weekend dai lavoratori. Nel mirino è la Cav, (società che gestisce il Passante, la Venezia-Padova e la tangenziale di Mestre), che secondo i sindacati avrebbe vanificato lo sciopero dei lavoratori. «Ci riserviamo di verificare se vi sia stato un comportamento antisindacale della società» scrivono in una nota congiunta i referenti di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti, Sla-Cisal e Ugl, all'indomani della domenica e lunedì di sciopero a singhiozzo degli addetti ai caselli lungo la A57 e A4. Secondo questi ultimi la società, per ovviare alla carenza del personale che aveva aderito allo sciopero, avrebbe utilizzato contrattisti a termine, «superando gli organici massimi previsti du-

rante gli esodi, sottoponendoli pure allo strumento dello straordinario, richiamando in servizio lavoratori con ruoli di responsabilità nel loro giorno di riposo e, in qualche occasione imponendo mansioni contrattualmente non previste al personale precettabile sottoposto alla legge 146/90».

La protesta - proseguono le rappresentanze sindacali aziendali di Cav - riguardano il fatto che non sono stati sciolti alcuni nodi della parte normativa del contratto nazionale e le anticipazioni sulla parte economica che non vengono considerate adeguate dai diretti interessati. «Queste azioni di lotta seguiranno - concludono i sindacati - e come previsto dalle segreterie nazionali, continueranno affinché ci sia un ritorno ad un tavolo di confronto per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro per le autostrade; a tal proposito viene previsto il blocco delle prestazioni straordinarie e supplementari, dal 17 agosto al 15 settembre 2019, per tutto il personale non sottoposto alla legge 146/90 e la proclamazione di una seconda azione di sciopero per domenica 25 e lunedì 26 agosto». Una decisione che rischia di complicare il ritorno in città di migliaia di turisti ma anche la ripresa del traffico commerciale dopo la tradizionale pausa estiva.



SCIOPERO Il casello a Villabona



«Ferrovie e sviluppo Roma investa qui A fine mese incontro l'a.d. di Rfi Battisti»

Giordani: «Sì a nuovi soci per Interporto, ma non per le opere Raddoppio binario, gronda e stazione Tav sono necessarie»

«Bisogna fare presto Non possiamo permetterci di rischiare strozzature in fase di piena crescita del terminal»

«Aprire a nuovi azionisti privati il libro soci di Interporto è un'idea interessante ma le opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo del terminal deve realizzare Roma». A intervenire nel dibattito sul futuro di Interporto e del territorio - messo a rischio da uno sviluppo infrastrutturale che segna il passo - è il sindaco di Padova ed ex presidente di Interporto, Sergio Giordani. «Ho seguito con interesse la discussione che si sta sviluppando su questo tema» dichiara il primo cittadino di un Comune le cui quote In Interporto, sommate a quelle di Aps Holding, sono del 28,7%. «Ci sono, però, dei distinguo da fare».

IL NODO OPERE

Negli ultimi anni Interporto «ha fatto grandi investimenti per trovarsi al passo con i tempi e con la concorrenza. Un nuovo socio potrebbe portare sicuramente aria nuova e nuovi capitali da investire nell'ulteriore sviluppo tecnologico di una struttura tra le più avanzate d'Europa. E tuttavia si tratta di investimenti che nulla possono avere a che vedere con lo sviluppo infrastrutturale del territorio che sono invece in capo alle

istituzioni pubbliche nazionali ed a Rfi» aggiunge Giordani. Una precisazione che si lega all'annuncio di un incontro, previsto tra fine agosto e inizio settembre tra il sindaco di Padova e l'amministratore delegato di Rfi Gianfranco Battisti. In vista del quale Giordani si dichiara pronto a ribadire la necessità dello sviluppo di opere strategiche come l'alta velocità, la nuova stazione e la gronda che dovrebbe collegare direttamente la struttura alla rete ferroviaria bypassando la stazione centrale.

IL CONFRONTO

«Ho invitato personalmente Battisti» spiega Giordani «a visitare Padova e le sue eccellenze in materia di logistica e trasporti al rientro dalle ferie a fine agosto. Parleremo di alta velocità, necessaria per Padova e per collegare Trieste a Milano, e della realizzazione del grande boulevard pedonale sopraelevato che dovrebbe congiungere l'Arcella al resto della città rinnovando la stazione, un'opera che potrebbe essere un investimento interessante anche per la stessa Rfi oltre che per la città. Ma ovviamente parleremo anche di Interporto e di cosa sia meglio per garantire a uno dei poli della logistica più innovativi del Paese le infrastrutture necessarie al suo sviluppo».

APPETIBILITÀ

Ed in effetti già nei primi 6 mesi del 2019 Interporto segna una crescita della movimentazione delle merci del 6% che dovrebbe fare superare la soglia dei 300 mila Teu (l'unità di misura dei container) entro la fine dell'anno, per raggiungere i 500 mila entro 3-5 anni. «Interporto sta continuano a crescere» spiega il sindaco di Padova «fino al raddoppio della propria capacità di movimentazione in pochi anni. Per questo è importantissimo intervenire sulle infrastrutture. Per quanto non si tratti di opere particolarmente onerose, i tempi tecnici per la loro realizzazione sono di alcuni anni. Dobbiamo intervenire subito perché non possiamo permetterci di rischiare strozzature proprio a ridosso del pieno sviluppo delle capacità della struttura». E se Interporto ha investito, solo negli ultimi anni, oltre 21 milioni di euro, il patrimonio della società ammonta a più di 300 milioni di euro. «Parliamo di una società sana, efficiente ed appetibile sul mercato» conclude il sindaco «che per anni ha preferito rimanere a maggioranza pubblica per garantire una gestione terza, equidistante dai tanti operatori attivi al suo interno. Una scelta che credo abbia contribuito alla sua crescita». —

Riccardo Sandre



SERGIO GIORDANI
PRIMO CITTADINO DI PADOVA
ED EX PRESIDENTE DI INTERPORTO



IL DIBATTITO

Ponte Molin com'era e dov'era Il Porto: «Non c'è più tempo»

La proposta presentata da Musolino prima accolta e poi respinta dal Comune
È di giugno la richiesta di un confronto con il Comune per trovare un'alternativa

«Costretto» a rifare il Ponte Molin com'era e dov'era, dopo la bocciatura della soluzione di un nuovo ponte. Bocciata dai consiglieri comunali, dopo che era stata accolta da Comune a Soprintendenza, per motivi di sicurezza. Così il presidente dell'Autorità Portuale Pino Musolino spiega la scelta del Porto, rispondendo con una lettera a una sollecitazione inviata gli ieri dal presidente della Municipalità di Venezia Giovanni Andrea Martini. «Ci ha sorpreso molto la decisione del Presidente dell'Autorità Portuale», scrive Martini, «di scegliere la soluzione di ristrutturazione del Ponte Molin "com'era e dov'era" senza ascoltare la città che si era attivata per suggerire soluzioni diverse dopo la proposta, della stessa Autorità Portuale, del "progetto del ponte lineare che si interseca con una rampa ad esse", che aveva suscitato grandi perplessità in città. I capigruppo della Municipalità di Venezia hanno chiesto un incontro entro la metà di agosto per capire quali siano le attuali intenzioni del Presidente dell'Autorità Portuale. La Municipalità in questi mesi ha organizzato assemblee pubbliche e raccolto e reso pubblici progetti alternativi che rispondono a accessibilità e a equilibrio architettonico e urbanistico. L'invito della Municipalità al Presidente Musolino vuole dimostrare che una soluzione può essere individuata attraverso il dialogo tra le parti».

Musolino replica a Martini

che il Porto «non ha opposto alcun diniego alla sua richiesta. Al contrario, proprio l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha richiesto all'Amministrazione comunale, in data 28 giugno 2019 (pertanto ben prima di procedere alla chiusura di Ponte Molin per motivi di salvaguardia della pubblica incolumità), di essere convocata presso la Commissione consiliare competente per riferire circa le precarie condizioni del manufatto e per ricevere informazioni circa l'avanzamento dell'iter autorizzatorio per la realizzazione della nuova struttura (una struttura che, si ricorda, è già stata autorizzata tecnicamente dal Comune di Venezia e dalla Soprintendenza alle Belle Arti, fra gli altri soggetti, ed avallata istituzionalmente dalla Giunta comunale)».

Pertanto per Musolino «non può addebitarsi all'Autorità di Sistema Portuale la responsabilità di coinvolgere le articolazioni dell'Amministrazione comunale, sia per motivi di rispetto istituzionale, sia per motivi di mera competenza». Un nuovo progetto - dopo che quello bocciato era stato accolto dalle Associazioni disabili del territorio veneziano - per Musolino «comporterebbe tempistiche non compatibili con le esigenze più volte espresse dalla popolazione, l'Autorità di Sistema Portuale rinnova l'invito ad incontrare la Commissione competente». —

Enrico Tantucci

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il Ponte Molin chiuso al passaggio dei pedoni



GIUDECCA / 2

Ex Scalera, nuova asta La base è di 5 milioni

Venticinque alloggi al grezzo dopo il dissesto Acqua Marcia
Il prezzo è stracciato ma c'è la grana della fidejussione

Torna un'altra volta all'asta l'area ex Scalera-Trevisan, con un prezzo ancora più "stracciato". Era andata infatti deserta l'asta bandita qualche mese fa dal liquidatore giudiziale dei complessi immobiliari del gruppo Acqua Marcia, di cui l'area Scalera fa parte. Bastavano allora 6 milioni e 530 mila euro per aggiudicarsi l'intero complesso della Giudecca e completare quindi l'intervento già avviato ma mai concluso da Acqua Marcia con i 25 alloggi da destinare ai veneziani, nel quadro dell'accordo raggiunto con il gruppo Caltagirone per il via libera a sua tempo alla trasformazione alberghiera del Molino Stucky. Ora il complesso a fianco dello Stucky torna in vendita a un prezzo ribassato del 25 per cento e dunque sceso a 4 milioni 972 mila euro. Chi compra è tenuto a rispettare i vincoli precedenti assunti dal Comune e dunque a completare gli alloggi e il parco pubblico previsto nell'area, ereditando i permessi di costruire rilasciati dal Comune da Acqua Marcia, mentre "pesa" anche una fidejussione a favore di Ca' Farsetti di circa 4 milioni e 300 mila euro rilasciata dal gruppo Marsiglia - subentrato a Acqua Marcia alla guida dello Stucky - di cui il nuovo acquirente dovrà farsi carico, a garanzia del completamento dei

25 alloggi che saranno offerti a prezzo convenzionato a destinatari individuati dal Comune.

Ma le cose sembrano essere andate diversamente ed ora pertanto l'area ex Scalera rischia di essere una nuova occasione persa per la residenzialità veneziana. La situazione del mercato edilizio anche nell'area veneziana è nel frattempo cambiata e dunque non è ritenuto remunerativo da parte di possibili acquirenti l'acquisizione dell'area Scalera-Trevisan per completare l'intervento. Francesco Bellavista Caltagirone, patron di Acqua Marcia, aveva ottenuto il via libera dal Comune - il sindaco era Massimo Cacciari - al cambio di destinazione d'uso alberghiero del complesso del Molino Stucky da lui acquistato proprio dietro l'impegno di realizzare il nuovo complesso residenziale con parco alla Scalera, a favore dei residenti, a prezzo calmierato. Ma l'Hilton Molino Stucky è diventato una realtà, mentre le case sono ancora lì, al grezzo, perché nel frattempo è subentrato il dissesto del gruppo Acqua Marcia. Non è affatto da escludere pertanto che anche quest'asta possa andare deserta, con il Comune spettatore neanche troppo interessato di tutta la vicenda. —

E.T.

BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Gli alloggi nell'area ex Scalera, dove i lavori sono fermi da anni



RIVIERA DEL BRENTA

**Terna ai sindaci
«L'elettrodotto
sarà interrato
lungo l'Idrovia»**

«Elettrodotto Dolo-Camin interrato nel tracciato dell'Idrovia mai completata». Lo propone Terna ai sindaci della Riviera. **ABBADIR/APAG.26**

GRANDI OPERE IN RIVIERA

**«L'elettrodotto Dolo-Camin
sarà interrato lungo l'Idrovia»**

La proposta di Terna illustrata ai sindaci della Riviera e padovani interessati
Danieletto: i terreni sono già espropriati, i cavi sarebbero a distanza di sicurezza

Il prossimo 2 settembre a Vigonovo prevista una commissione, il 5 sopralluogo dei tecnici

VIGONOVO. L'elettrodotto Dolo-Camin sarà interrato lungo il sedime dell'idrovia mai completata. Se la soluzione è ottimale per i sindaci della Riviera del Brenta, che rilevano come l'operazione sia facilitata dal fatto che le aree sono già state tutte espropriate da decenni, nel padovano – cioè fra Camin e Vigonovo – il tracciato dell'ex idrovia prevede l'interramento di cavi a poca distanza dalle case.

A spiegare le proposte di Terna è il sindaco di Vigonovo Andrea Danieletto che con i sindaci di Mira, Campionogara, Fossò, Stra e Saonara è stato invitato in Regione per sentire le proposte relative alla realizzazione dell'opera.

Terna ha accettato (dopo vari ricorsi al Tar di comitati e cittadini) di far passare sotto terra i cavi. «Fra Vigonovo e Dolo» spiega Danieletto «stando a quanto ci hanno spiegato i tecnici di Terna e della Regione, problemi non ce ne sono.

I cavi sarebbero fatti passare lungo il percorso dell'idro-

via mai completata. Si tratta di un'opera dal costo stimato inizialmente attorno ai 400 milioni di euro. Anche se non c'è il canale, infatti, da decenni questi terreni sono stati espropriati e i cavi interrati dell'elettrodotto sarebbero fatti passare a distanza di sicurezza dalle abitazioni».

Nel primo tratto fra Camin e Vigonovo le soluzioni possibili sono due. La prima come nel tratto rivierasco c'è la possibilità di far passare l'elettrodotto sul sedime idroviario. In questo caso però i cavi anche se sotterrati a decine di metri di profondità, sarebbero troppo vicini alle abitazioni. La seconda è quella di far passare l'elettrodotto attraverso i campi e su questa posizione è concorde anche il comune di Saonara con la vice-sindaco Elisabetta Maso.

«La soluzione del sedime idroviario in un tratto iniziale» spiega Elisabetta Maso «crea problemi tecnici perché non ci sarebbero le distanze minime di rispetto dalle abitazioni. La soluzione comune a cui tutti puntano per questa parte di territorio è quella di interrare in terreno agricolo. La soluzione è caldeggiata da Saonara per-

ché il percorso crea meno difficoltà per tutti e addirittura non passa per il nostro territorio ma solo lo lambisce. Terna si è resa disponibile ad ascoltare le soluzioni preferite dai comuni interessati dall'elettrodotto e questa apertura la consideriamo davvero foriera di un buon risultato per tutti».

A inizio settembre sono previsti incontri per discuterne. Il 2 settembre è prevista in municipio a Vigonovo una commissione allargata ai comitati ambientalisti fatta insieme con il Comune di Saonara. Insieme si valuterà la soluzione più opportuna per l'elettrodotto interrato.

Il 5 settembre i tecnici di Terna invece faranno un sopralluogo per visionare per valutare le aree in cui i cavi successivamente potranno essere interrati. –

Alessandro Abbadir

BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





Sopra l'elettrodotto, sotto una proposta con l'interramento

MIRANO

Intesa sui lavori via Porara tre mesi di cantieri in autunno

MIRANO. Finalmente la soluzione al problema traffico e incidenti in via Porara. Ieri un sopralluogo e la firma dell'accordo per il via ai lavori che permetteranno di usufruire in totale sicurezza di questa fondamentale arteria del miranese. L'annuncio ufficiale è arrivato dall'assessor regionale Elisa De Berti. Presenti anche la sindaca Maria Rosa Pavanello e i rappresentanti della Regione, della Città metropolitana con la presidente di Cav Luisa Serato e i tecnici Anas.

«Abbiamo preso per mano la situazione e risolto un problema che si trascina da alcuni anni. Finalmente sarà possibile procedere alla sistemazione di via Porara» dichiara De Berti.

L'impegno era stato preso dalla Regione a dicembre 2018. Dopo mesi di attività, il tavolo tecnico ha trovato un'intesa. In via Porara sono previsti almeno tre mesi di lavori, a partire dal prossimo autunno.

Per anni costretta a variazioni a causa dell'Alta Velocità e del Passante di Mestre, via Porara potrà godere ora di interventi che porteranno al suo completamento e alla sua messa in si-

curezza.

Si tratterà di un lavoro di squadra: Anas finanzia gli interventi per un totale di 1,2 milioni di euro, Cav sarà a capo dei lavori e infine la Città metropolitana sarà il gestore della strada.

Numerosi gli interventi in programma. Per il tratto di via Porara che va dall'incrocio con viale Venezia fino alla rotatoria di via Caltana sono previsti la riconfigurazione della carreggiata, il rifacimento della pavimentazione, della segnaletica orizzontale, della pista ciclabile e un nuovo impianto di illuminazione. Per quanto riguarda l'incrocio con via Jacopo Da Bassano e con la laterale di via Vetrego saranno previsti degli impianti semaforici che governeranno alla sicurezza delle immissioni su via Porara.

Infine un fondamentale intervento sarà effettuato sulle rotatorie, in particolare modo su quella tra via Porara, via Vetrego e via Caltana, dove si sono verificati ben 5 incidenti nel solo 2019. Esse saranno riconfigurate e messe in sicurezza, così da garantire una viabilità sicura. —

Giulia Parisi

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il sopralluogo a Mirano per definire gli interventi in via Porara



INFRASTRUTTURE IN VENETO

A4, Cav vuole le 4 corsie «È nel piano dei trasporti»

«Non c'era neanche da discutere secondo me. La quarta corsia sulla A4 per noi è un tema urgentissimo. Ed ora che è stata inserita nel Piano Regionale dei trasporti, ritengo sia acquisito come segnale inequivocabile

della sua necessità». Luisa Serato presidente della Cav, è una sostenitrice dell'allargamento del numero delle corsie sul tronco della A4, tra Padova est e l'innesto del Passante di Mestre. **PAOLINI / A PAG. 11**

Quarta corsia A4, Cav accelera «Entrerà nel Piano economico»

Il corridoio autostradale è sempre più sotto pressione. La presidente Serato: «Intervento prioritario»

Un documento
inviato al ministero
delle Infrastrutture
sollecita l'opera

Investimento stimato
in 2 miliardi
Atlantia ribadisce
«Risorse disponibili»

Roberta Paolini

PADOVA. «Non c'era neanche da discutere secondo me. La quarta corsia sulla A4 per noi è un tema urgentissimo. Ed ora che è stata inserita nel Piano Regionale dei trasporti, ritengo sia acquisito come segnale inequivocabile della sua necessità». Luisa Serato presidente della Cav (Concessioni Autostradali Venete), la concessionaria pariteticamente partecipata da Regione e Anas, è storicamente una sostenitrice dell'allargamento del numero delle corsie sul tronco della A4, tra Padova est e l'innesto del Passante di Mestre. La novità assoluta è che la realizzazione della quarta corsia entra ora nello schema di sviluppo futuro di Cav. È la stessa Serato ad annunciarlo: «Dopo questo passaggio con la Regione bisognerà inserire la realizzazione della quarta corsia nel piano economico-finanziario 2020-2024».

E fin qui – vien da dire – è poco più che sulla carta (non ancora su quella intestata di Cav per giunta). Quanto ci vorrà per vederla realizzata? «Non mi lanciai in previsioni – stoppa Serato – non sarà fatta in tre anni sicuramente, ma è un tema urgentissimo, come ho detto, e io farò tutto il possibile perché sia realizzata nei tempi più brevi».

L'oggettività dice che l'ur-

genza del quarto corridoio autostradale serve proprio nella direzione est della Milano-Venezia, il gigante infrastrutturale che congiunge l'intero nord produttivo e interseca la direttrice Nord verso la Germania, la A22. I dati sul traffico mostrano come nel tronco verso Trieste ci sia l'intasamento dei mezzi pesanti. Con treni di tir che corrono su due corsie proprio per l'intensità del traffico.

Cav inizia a Padova Est dove termine la ex Serenissima, la Brescia-Padova, concessionaria A4 holding, oggi Abertis e cioè Atlantia.

Un anno e mezzo fa l'amministratore delegato di Atlantia, Giovanni Castellucci, quando la fusione con gli spagnoli non era ancora scritta nei bilanci, aveva dichiarato «Le risorse per la quarta corsia dell'A4 ci sono, noi l'abbiamo già fatta nella nostra tratta». E in effetti la quarta corsia dinamica sul tratto lombardo è uno degli investimenti che figurano citati anche nella semestrale del gigante delle strade e degli aeroporti controllato da Edizione dei Benetton.

Autostrade per l'Italia, che ha la concessione su quel tratto, nei 249 milioni investiti nel primo sei mesi del 2019 indica, infatti, che parte di quelle risorse sono state destinate proprio all'allargamento del pezzo lombardo della Milano-Venezia. E' in corso, infatti, la realizzazione della 4^a corsia dina-

mica sul tratto di penetrazione in Milano della A4 tra V.le Certosa e la barriera di Milano Est di circa 14 km. La fine dei lavori è prevista nella primavera 2021.

Come noto, e per altro già dichiarato dai vertici di A4 holding, l'ampliamento anche del tratto veneto sta diventando un'esigenza reale. La congestione del traffico ha portato all'elaborazione di un documento consegnato al Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione dell'ampliamento da Padova a Brescia. Un investimento che era stato stimato (tempo fa e non è detto valga ancora) in una cifra attorno ai 2 miliardi. Anche se la soluzione che si sta elaborando è orientato ad un allargamento solo nell'area più critica e cioè nel tratto tra Verona e Brescia, dove il traffico dei mezzi pesanti è altissimo, considerando che in quel punto si interseca anche l'asse nord verso la Germania. Dalla società spagnola non sono arrivate conferme ufficiali, né sullo stato di avanzamento della trattativa con il Ministero, né sull'entità dell'investimento o sui dettagli del progetto. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Volumi di traffico tra l'allacciamento A4/A13 e l'allacciamento A4/A57

	ANNO 2016			ANNO 2017			ANNO 2017 vs 2016		
	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
Totale	28.072.442	9.053.992	37.126.434	28.735.678	9.575.021	38.310.699	2,36%	5,75%	3,19%
	ANNO 2018			ANNO 2018 vs 2017					
	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
Totale	28.748.977	9.907.129	38.656.106	0,05%	3,47%	0,90%			
	1° SEMESTRE			2° SEMESTRE			variazione 1° SEMESTRE 2019/2018		
	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
GIUGNO	2.594.769	886.304	3.481.073	2.607.109	892.065	3.499.174	0,48%	0,65%	0,52%
Totale	13.697.552	4.936.751	18.634.303	13.590.704	5.050.179	18.640.883	-0,78%	2,30%	0,04%

Brescia/Padova (A4+A31)

	2017		2018		2019	
	Totali	var. %	Totali	var. %	Totali	var. %
Semestre gen-giu			55.539.437		55.705.961	0,30%
Totale gen-dic	111.359.598		113.373.551	1,81%		

**A4 Brescia/Padova**

	ANNO 2017			ANNO 2018			Variazione %		
	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
Semestre gen-giu				39.446.769	12.898.406	52.345.175			
Totale gen-dic	80.250.725	24.857.960	105.108.685	81.129.136	25.662.068	106.791.204	1,09%	3,23%	1,60%

	ANNO 2019			Variazione %		
	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
Semestre gen-giu	39.292.280	13.072.277	52.364.557	-0,39%	1,35%	0,04%
Totale gen-dic						



Fonte: Società concessionarie



In alto: Luisa Serato, presidente della Cav la concessionaria con soci Regione e Anas; sotto: colonne dal casello Padova Est verso Venezia

CODE QUOTIDIANE

Brescia-Padova, flussi a +2,2% e sulla A31 schizzano di 7 punti

Ventisei milioni di Tir transitati e 81 di veicoli leggeri nel 2018
Anche la circolazione sul Passante di Mestre segnala un netto aumento

Il tasso di incidenti e vittime, pur in flessione, resta su livelli allarmanti

PADOVA. Le tratte in concessione ad A4 Holding rimangono fra le arterie autostradali più trafficate d'Italia e uno dei percorsi con maggior numero di veicoli effettivi in transito giornaliero anche su base europea. Nell'ultimo quinquennio 2014/2018, la media di crescita dei veicoli effettivi è stata del 2,2% sulla tratta da Brescia a Padova, e del 7,8% sulla A31, tenendo conto anche degli effetti dell'apertura e dello sviluppo della tratta Sud della A31 Valdastico fino al Rodigino. In A4 i veicoli pesanti sono in aumento del 1,35% rispetto al 2018 mentre i leggeri sono stabili. Mentre se guardiamo il dato 2018 su 2017 (che è un dato sui 12 mesi) la crescita dei veicoli pesanti è stata del 3,23%, in numeri parliamo di oltre 25,66 milioni di tir transitati e oltre 81,12 milioni di mezzi leggeri. Una crescita che sull'ala orientale della Brescia-Padova risulta tutt'ora superiore dalle proiezioni rispetto al tratto occidentale.

Non ci sono ancora i dati effettivi ma nel periodo estivo, ad esempio, lo si nota per esempio nel dato parziale di giugno, dove i mezzi pesanti sono in calo dell'1,2%, questo è un effetto della riduzione del traffico sul tronco ovest.

Questi elementi si trovano in maniera ancora più efficace osservando la reportistica sul traffico più a est, e cioè il tratto di A4 tra Padova est e Venezia.

I veicoli pesanti sono aumentati del 3,47% confrontando il 2018 sul 2017, pari a

quasi 10 milioni di unità transitate nel periodo (9,9 milioni di mezzi) su 38,65 milioni di veicoli totali. Nel primo semestre del 2019 il dato di crescita del trasporto camion e tir è aumentato del 2,3%, lo 0,65% nel mese di giugno. SE poi la visione si posta sul Passante di Mestre le tendenze aumentano ancora, +4,25% l'aumento dei veicoli pesanti e +2,88% nel primo semestre 2019.

I dati sull'incidentalità non sono così semplici da leggere. I più recenti relativi al secondo trimestre dell'anno sono spuri, in quanto comprendono gli incidenti sulla tratta Padova-Venezia e sul Passante. È dunque un numero complessivo dal quale non è possibile evincere lo stato della sola A4.

Mentre nel tratto Brescia-Padova, dove l'incidentalità negli ultimi dieci anni si è molto ridotta, non sono disponibili le ultime statistiche. L'ultimo dato è quello relativo alla riduzione dell'incidentalità negli ultimi 10 anni. Dai 117 incidenti registrati nel 2008 si è passati, infatti, ai 40 avvenuti nel 2018, con una riduzione effettiva del 65%: percentuale che ha un valore più che significativo se si pensa agli aumenti del traffico nei weekend del periodo estivo da bolino rosso.

Nel periodo giugno-agosto del 2008 gli incidenti registrati sono stati 33 contro i 10 rilevati nello stesso periodo del 2018, riducendo quindi di oltre 2/3 nel decennio il tasso di incidentalità. —

R.P.



La mappa degli impianti sportivi 'fantasma'

Le anomalie di accatastamento sono state registrate su nove impianti sportivi ubicati nel comune di Rovigo. Il punto con l'assessore

«Nei prossimi mesi il Comune di Rovigo regolarizzerà gli stabili non registrati al Catasto»

Roberta Merlin

SONO nove gli impianti sportivi fantasma individuati dalla ricognizione effettuata dall'assessorato allo Sport del Comune di Rovigo. Si tratta di strutture con campi da gioco, tribune e spogliatoi che non sono mai stati registrati al Catasto, dunque, per la legge inesistenti. Nello specifico si tratta delle strutture del Boara Polesine calcio, Borsea calcio, Concadrame calcio, Granzette calcio, Grignano calcio, Impianti sportivi Marchi calcio e rugby, gli impianti sportivi Fermi calcio, Roverdicrè calcio e San Pio X calcio. Per decenni, le società sportive del territorio, hanno dunque utilizzato i diversi campi da calcio, ma sulla carta, altro non erano che terreni agricoli o altro e non invece strutture attrezzate. Ad accorgersi degli impianti fantasma presenti sul territorio rodigino, è il neo assessore allo Sport Erika Alberghini. Appena la nuova amministrazione, a giugno, si è insediata a Palazzo Nodari, ha infatti ordinato agli uffici di effettuare una mappatura degli impianti sportivi presenti in città e nelle frazioni, ai fine di programmarne i vari interventi necessari alla messa in sicurezza delle strutture frequentate quotidianamente dagli atleti dai giovani provenienti anche da fuori Provincia. L'assessore Alberghini ha subito dovuto fare i conti con un vero e proprio 'buco nero' catastale. In un primo momento, i campi sportivi 'fantasma' erano infatti risultati addirittura quattordici. In

seguito ad ulteriori accertamenti del settore Lavori Pubblici le strutture sportive non registrate al Catasto sono invece risultate nove, la maggior parte campi da calcio. «E' un passo importante per regolarizzare la situazione. - ha affermato Alberghini -, gli uffici stanno ora valutando quali restano da completare». «Nei prossimi mesi - ha assicurato l'amministratrice - il Comune completerà la mappatura, regolarizzando le strutture risultate non registrate ai fini catastali. Passaggio indispensabile per provvedere anche alla successiva concessione degli impianti alle diverse società sportive». Per quanto riguarda invece lo stadio Gabrielli, il Comune, in questi giorni, si è attivato per sistemare il problema alla rete idrica che grava, ormai da ben due anni, sull'impianto. Proprio a causa di questa avaria, la precedente amministrazione aveva infatti deciso di non fare pagare la bolletta dell'acqua alle società che usufruivano del campo, accettando dunque di andare in perdita.

A SETTEMBRE, a finire sotto la lente di ingrandimento del Comune saranno anche le palestre comunali, su cui è in corso un'attenta ricognizione al fine della messa in sicurezza. Molte delle palestre presenti infatti in città e utilizzate quotidianamente da centinaia di studenti e sportivi, risalgono agli anni '80 e necessitano, pertanto, di interventi urgenti che riguardano, in particolare, infissi e tribune.



ERIKA ALBERGHINI
Assessore allo Sport



© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pessina costruzioni, sì del tribunale L'azienda va avanti

EDILIZIA

**Concordato chiesto a luglio
Trenta i cantieri
da cui si può ripartire**

Laura Cavestri

MILANO

Poche ore di camera di consiglio, al Tribunale di Milano, sono bastate per concedere a Pessina Costruzioni la continuità aziendale.

La storica società di costruzioni – con un portafoglio ordini consolidato che vale 890 milioni, dei quali il 96% concentrato in Italia – ha, infatti, avviato, una decina di giorni fa, le procedure di concordato in bianco (cioè l'iter riservato a imprenditori e società in stato di crisi da sovraindebitamento, che dovrebbe permettere alle aziende di garantirsi la continuità dei lavori in corso).

Ieri mattina, dunque, si è aperta la camera di consiglio, in cui i giudici del Tribunale di Milano, dovevano decidere se gli appalti individuati da azienda e advisor potevano proseguire, con l'obiettivo, quindi, di garantire un'adeguata redditività. Il disco verde è arrivato in poche ore.

I cantieri

Sono complessivamente una trentina i cantieri – per un valore di fatturato pari a circa 350 milioni di euro – contenuti nella lista degli appalti presentata da Pessina costruzioni al Tribunale di Milano.

Una lista dettagliata di lavori che – secondo fonti aziendali – garantirebbe sia i posti di lavoro dei 120 dipendenti diretti attuali, ma salvaguarderebbe anche i 250-300 addetti dell'indotto.

Tra i cantieri individuati, ammessi alla continuità, vi sarebbero diversi impianti sportivi, come il velodromo di Spresiano (provin-

cia di Treviso), strutture sanitarie (come il nosocomio di La Spezia, il padiglione chirurgico dell'ospedale romano Bambin Gesù e l'ospedale Salesi di Ancona). Una serie di nodi stradali per l'Anas e impianti Italgas.

Inoltre, proprio per recuperare redditività e diversificare un'attività che ha da sempre il suo "baricentro" in Italia, Pessina ha già partecipato a un bando in Danimarca, dal valore di 265 milioni, per la costruzione di un ospedale; uno in Francia, pari a circa 38 milioni, per la realizzazioni di uffici e attende l'esito di una gara a Tirana (84 milioni) per lo sviluppo del nuovo ospedale pediatrico.

Ora, l'azienda avrà 60 giorni per presentare le linee guida del piano concordatario (che potrebbero arrivare a 120 se il tribunale ritenesse opportuna una proroga).

Il piano concordatario dovrebbe, poi, configurarsi in continuità indiretta, ovvero portato avanti sia dalla società stessa, che dall'affitto di rami d'azienda da parte di altre società del gruppo.

Le ragioni della crisi

Tra le ragioni dell'attuale situazione di crisi del gruppo c'è il pesante rallentamento della produzione dei cantieri (e delle relative entrate) nel corso dell'ultimo anno (tra cui lo stallo del cantiere del nuovo ospedale spezzino, bloccato da ormai tre anni e che avrebbe determinato una perdita di circa 40 milioni alla società). Pessina, infatti, avrebbe accumulato un debito complessivo, con le banche, di circa 100 milioni di euro.

La situazione delle costruzioni non dovrebbe andare ad intaccare le altre attività del gruppo Pessina, che ancora godono di buona salute sul fronte economico e finanziario, come il comparto acque e quello immobiliare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

