

Rassegna del 31/01/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

31/01/2019	Avvenire	20	Ance indice mobilitazione permanente costruttori	...	1
31/01/2019	Gazzettino Treviso	5	Vetrina online per cinque gioielli Fondazione li mette sul mercato	Zanardo Mattia	2
SCENARIO					
31/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Mose, un anno di test: «Ma chi lo guiderà?» - Mose, nel piano un anno di test «Ma è ora di scegliere chi lo guiderà»	Zicchiero Monica	4
31/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Tre imprese per il ponte di via Torino Lavori a giugno	...	6
31/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	«Gli orti sociali non si devono toccare» E sul ponte Molin si cerca la mediazione	Gargioni Camilla	7
31/01/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	20	Edilizia, allarme dei sindacati in Puglia occupazione dimezzata e cinquanta opere sono ferme	Flavetta Alessandra	8
31/01/2019	Gazzettino	10	L'inchiesta sui viadotti, altri cinque sono a rischio Perquisizioni e 10 indagati	Guasco Claudia	9
31/01/2019	Gazzettino Treviso	6	Grandi opere Completare il Terraglio Est? «Il nodo è abbattere i costi» - Terraglio Est: «Troppi 40 milioni»	Favaro Mauro	11
31/01/2019	Gazzettino Treviso	6	Evitare altri rischi inutili cantiere sul ponte Ruzzante	...	13
31/01/2019	Gazzettino Treviso	12	Snodo tra Mestre e Marghera i lavori guidati dalla Brussi	...	14
31/01/2019	Gazzettino Venezia	7	Mose Sott'acqua anche l'ultima paratoia - Mose, a marzo primi test con le maree	Brunetti Roberta	15
31/01/2019	Gazzettino Venezia	9	C'è l'appalto, in via Libertà cambia tutto - Via Libertà, c'è l'appalto: lavori in aprile	Fenzo Fulvio	17
31/01/2019	Gazzettino Venezia	7	Dipendenti preoccupati, il futuro resta incerto	R.Br.	20
31/01/2019	Gazzettino Venezia	7	Risarcito l'ex presidente del Tar scagionato dalla maxi-inchiesta	...	21
31/01/2019	Mattino Padova	16	Addio a Pirazzini dopo otto anni Crosta diventa nuovo segretario - Camera di commercio addio a Pirazzini il segretario è Crosta	Sandre Riccardo	22
31/01/2019	Messaggero Veneto Pordenone	31	A San Odorico la fibra ottica fa slittare i lavori al sottopasso	Benotti Chiara	24
31/01/2019	Nuova Venezia	17	Ore 11,30: Mose, posata l'ultima delle 78 paratoie - Paratoie del Mose conclusa la posa delle barriere in fondo alla laguna	Vitucci Alberto	27
31/01/2019	Nuova Venezia	35	Villaggio turistico a Valle Ossi Lipu: «Ripensare il progetto»	Cagnassi Giovanni	30
31/01/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Intervista a Danilo Toninelli - Toninelli: Autostrade, spazio ai territori - Toninelli: «Gli utili delle autostrade debbono restare nel territorio»	Salmaso Albino	32
31/01/2019	Piccolo Trieste	19	Galleria di Montebello Pronti 400 mila euro per velocizzare l'iter	Dorigo Fabio	34
31/01/2019	Trentino	23	Case sempre più belle e care: mercato che vale 21 milioni	Di Tolla Deflorian Maddalena	36
31/01/2019	Tribuna-Treviso	19	No al sottopasso sul Terraglio Est e Tavolo tecnico con polemica - «Terraglio Est, sottopasso troppo costoso» Una mega-rotatoria su via Sant'Antonino	Marcon Matteo	38
31/01/2019	Tribuna-Treviso	19	Ponte Ruzzante, via al cantiere per la messa in sicurezza	A.B.V.	40
31/01/2019	Tribuna-Treviso	26	Amianto nel cantiere della pedemontana «sequestrate l'area» - Amianto nel cantiere Spv fra Altivole e Riese «Sequestrate quell'area»	D.N.	41
31/01/2019	Tribuna-Treviso	17	Residenze per anziani commessa da 20 milioni per la Carron Spa	...	43
31/01/2019	Tribuna-Treviso	22	I gioielli di Fondazione in vendita on line Area Secco a 10 milioni Questura a 16, Tolpada a 5	A.P.	44
31/01/2019	Tribuna-Treviso	27	Villa Emo, la cordata d'imprenditori non c'è	Pellizzari Maria_Chiana	46
31/01/2019	Tribuna-Treviso	27	Danni da glicine La Cna restaura la scalinata	m.c.p.	48
31/01/2019	Tribuna-Treviso	27	Ora i controlli, poi l'acquisto Per la prelazione 60 giorni	M.C.P.	49

Ance indice mobilitazione permanente costruttori

Il consiglio generale dell'Ance, riunito ieri a Roma nella sede nazionale dell'associazione costruttori, ha deliberato di «indire una mobilitazione permanente delle imprese del settore per denunciare la grave assenza di azioni e decisioni da parte della politica, in ultimo il vuoto assoluto del DI Semplificazioni che non semplifica nulla, che abbiano veramente a cuore lo stato delle infrastrutture e quindi il bene sociale del Paese». Il presidente Gabriele Buia ha ricevuto mandato dai Presidenti del sistema di dare avvio a una serie di iniziative su tutto il territorio nazionale per evidenziare «il grave stato di incuria e di degrado in cui versano strade, scuole, edifici pubblici e privati». «Mentre l'Italia cade a pezzi – spiega Buia – ci sono migliaia di imprese e migliaia di lavoratori che perdono il lavoro a causa dell'immobilismo e dei cantieri bloccati». Di qui la decisione presa all'unanimità di dare avvio a un percorso di mobilitazione permanente che vedrà le associazioni e le imprese di settore scendere in campo nei propri territori con decine di iniziative in tutto il Paese.



Vetrina online per cinque gioielli Fondazione li mette sul mercato

► Diventa realtà l'annuncio del presidente Garofalo ► Per ogni bene sono disponibili una brochure la rivoluzione a Ca' Spineda parte dagli immobili con dati catastali, planimetrie e altre informazioni

**L'INVITO AI CLIENTI:
«PRONTI A ESAMINARE
MANIFESTAZIONI
DI INTERESSE
PER L'ACQUISTO
O PER L'AFFITTO»**

**L'OBIETTIVO
DI CASSAMARCA
E' RAGGIUNGERE
GRAZIE A INTERNET
GLI INVESTITORI
INTERNAZIONALI**

TESORO ALL'ASTA

TREVISO Da Ca' Zenobio al palazzo di via Tolpada, dall'area ex Secco all'ex sede della Polizia stradale, alla vecchia Questura: i gioielli di famiglia bene in vista nella vetrina del web. Il neopresidente Luigi Garofalo l'aveva annunciato come uno dei primi atti della sua nuova gestione: Fondazione Cassamarca avrebbe pubblicato on line gli immobili di proprietà da vendere o comunque da valorizzare, dandoli in affitto. Una piccola rivoluzione, rispetto alle trattative private con cui, di norma, non solo dalla parti di Ca' Spineda, si conducono simili affari. Dettata in nome della trasparenza, ma non solo: perché, è vero, che nell'ambiente certe voci circolano anche senza bisogno di tanta pubblicità, ma chissà mai che, grazie alla platea globale di internet e ai motori di ricerca, qualche possibile acquirente, magari dall'estero, capiti sul sito dell'istituzione trevigiana e decida di farsi avanti. Detto fatto, ieri sono state caricate le prime schede dei beni.

LA LISTA

L'elenco non è ancora completo, qualche dettaglio tecnico ha dovuto essere sistemato in corso d'opera (il fascicolo dell'ex Questura, ad esempio, è stato inaccessibile fino al tardo pomeriggio), ma ora le informazioni base sono a disposizione di chiunque. Per ogni immobile: localizzazione, metratura,

numero di piani, destinazione d'uso, stato (se libero o assoggettato a restrizioni, ad esempio), proprietà da parte delle varie controllate di Fondazione e valore con cui è inserito a bilancio, oltre alle foto. Per alcuni, poi, è disponibile anche una brochure con dati catastali, planimetrie e notizie più dettagliate. «La Fondazione è pronta a esaminare manifestazioni di interesse (in forma scritta), volte all'acquisto o alla gestione reddituale di alcuni immobili», conferma l'avviso che introduce le schede.

LA STORIA DELLA CITTÀ

Ecco allora una piccola rassegna. Partiamo dal pezzo più cospicuo, almeno stando all'importo messo nero su bianco nel bilancio 2017: 16.756.146 euro. Ovvero, la ex Questura di via Carlo Alberto: circa 7mila metri quadrati, su tre piani, di residenziale, 530 di commerciale-direzionale, più 2.579 dell'autorimessa. Lo stabile è indicato come libero, con permesso di costruire per recupero edilizio. Ca' Zenobio, in via Santa Buona nuova, prima periferia del capoluogo: la villa veneta, citata già in una mappa del 1680 e ristrutturata nel '700, comprende la casa padronale vera e propria, una barchessa (con raffinate decorazioni pittoriche), biblioteca, chiesetta e centrale termica, per 2.704 metri quadrati, inseriti in un parco di 9.944 metri. Restaurata nel 2002, per ospitare la scuola di specializzazione e

sperimentazione teatrale e musicale internazionale "per le sue stesse dimensioni e per l'articolazione degli spazi e degli ambienti annessi - si legge nella presentazione -, ben si presta ad essere sede di iniziative culturali di alto profilo". Valore: poco più di 10 milioni e mezzo. Il palazzo di via Tolpada, nella zona di Santa Maria Maggiore, che a lungo è stata la sede provinciale dell'Associazione nazionale costruttori edili: 1.405 metri quadrati, più 400 di area esterna, valutati poco meno di 5 milioni di euro. Villa Lina, lungo via Brigata Treviso, dove era basato il comando della Polstrada (prima del trasloco, come per i due enti precedenti, nella cittadella delle Istituzioni all'Appiani): sono più di 5.500 metri quadrati, tra coperto e scoperto, stimati 3 milioni e 360mila euro. Il lotto dell'ex fabbrica Secco, tra Preganziol e Casier, è costituito invece da quasi 43mila metri quadrati di terreni, per 9 milioni e 330 mila euro. Chi è interessato, dunque, può sottoporre proposte o presentare richieste, contattando direttamente la presidenza, scrivendo una mail a presidenza@fondazionecassamarca.it. Altrimenti che svolta telematica sarebbe.

Mattia Zanardo

© riproduzione riservata





LE PROPRIETÀ di Fondazione Cassamarca che potrebbero essere presto vendute. Dall'alto a sinistra: Ca' Zenobio a Santa Bona, uno scorcio dell'area ex Secco, l'ex questura di Treviso in via Carlo Alberto, il palazzo in via Tolpada in centro città e villa Lina, in via Brigata Treviso, ex sede della polizia stradale.



NUMERO UNO di Fondazione Cassamarca da dicembre: Luigi Garofalo



IL PIANO

Mose, un anno di test: «Ma chi lo guiderà?»

Le quattro ruote e l'auto ci sono, bisogna solo mettere i pistoni al motore. E soprattutto scegliere il conducente. Si avvicina il fine lavori per il Mose, partono i test, ma restano molti interrogativi aperti. a pagina 5 **Zicchiero**

Mose, nel piano un anno di test «Ma è ora di scegliere chi lo guiderà»

Dopo 16 anni posate tutte le dighe. Il fine lavori s'avvicina e la gestione è un rebus

100

Spesa stimata in milioni per un anno di manutenzione e gestione del sistema di dighe mobili per la salvaguardia di Venezia

VENEZIA Alle 11,32 l'ultima paratoia della barriera di Lido Sud è stata messa in tensione e da ieri le quattro schiere di 78 dighe mobili sono ufficialmente completate. Il Mose è adesso una macchina che ha tutte e quattro le ruote ma per farla funzionare a dovere manca il motore, vale a dire il sistema elettromeccanico che fa sollevare e abbassare la barriera di Treporti e che va installato anche alle bocche di porto di Chioggia e Malamocco. E, soprattutto, manca il conducente.

Il governo non ha ancora deciso chi sarà l'autorità, l'impresa o la cabina di regia che deciderà di schiacciare il «bottono rosso» che fa alzare i giganti gialli in caso la marea minacci di superare i 110 centimetri. Per ora ci pensano il Consorzio Venezia Nuova, che gestirà la fase di funzionamento sperimentale fino al 31 dicembre 2021, e il Provveditorato Interregionale alle opere pubbliche. Le prime prove partiranno subito. «Procederemo dalla prima decina di febbraio a fare tutti i test di sollevamento delle barriere, con le tarature delle strumentazioni, a partire dalla bocca di Treporti, scendendo fino a Chioggia - annuncia il commissario del

Cvn Francesco Ossola - Nella prima fase si procederà in manuale, in modo da avviare poi il funzionamento in automatico. Per la fine di quest'anno completeremo tutti i test funzionali».

Le prove potrebbero anche comprendere aperture parziali delle dighe ma il costo dei test fatti a mosaico per vedere il grado di protezione con una sola barriera o con solo metà delle dighe alzate crescerebbe di 6,7 milioni di euro. Il Provveditore alle opere Pubbliche Roberto Linetti ha chiesto che la prima prova generale delle paratoie sia effettuata all'inizio della primavera, la seconda prima dell'estate e la terza nel secondo semestre dell'anno e che ai test siano invitati esperti internazionali di sistemi di difesa dalle acque in modo da fornire spunti e approcci nuovi ai problemi di gestione e manutenzione. I tecnici interni per ora se la sono cavata da soli: riparato il «jack-up» (la speciale nave che toglie e rimette in sede le paratoie) e posata l'ultima diga, l'ingegnere Ossola parla di «funzionamento perfetto». «Tutte le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno - ricorda - Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il

futuro».

Ossola e il collega commissario Giuseppe Fiengo stanno riorganizzando i 265 lavoratori e gli uffici di Consorzio, Comar e Thetis in modo che la macchina Mose possa funzionare a prescindere da chiunque sia a prendere le redini dal 1° gennaio 2022, offrendo una struttura che ha esperienza e competenze e in grado di effettuare un eventuale passaggio di consegne. A chi toccherà la gestione è domanda al momento senza risposta. La commissione Ambiente della Camera avrà modo di farsi un'idea tra tre settimane, quando sarà in missione ai cantieri del Mose. «Ho proposto la missione per fare il punto della situazione: sarebbe bello sapere che idea hanno la Lega e il Movimento Cinque Stelle come gestire il Mose e finanziare la manutenzione», osserva il deputato Pd Nicola Pellicani. Sono 100 milioni di euro all'anno solo per il Mose. Pellicani ha presentato una proposta di legge per la costituzione di una sorta di agenzia per la gestione tra ministero dell'Ambiente, Provveditorato



to, Regione, Città Metropolitana e Regione: «Non si può scaricare l'onore e l'onere solo sul Comune di Venezia, non sarebbe giusto perché è un'opera che pagano tutti gli italiani. Ma ad ora pare che il governo non voglia metterci la faccia». Forse perché il Mose è stato il padre di tutte le tangenti. «Sarebbe ipotizzabile una struttura che sia sotto il controllo del governo, più che del livello locale – dice il deputato della Lega Sergio Vallotto- Ovviamente servono le competenze e l'esperienza di chi attualmente gestisce e un periodo di transizione sarà quantomeno necessario. Ma dopo lo scandalo Mose sono dell'idea che sia necessario dare una svolta: è presto per decidere ma non mi dispiacerebbero figure nuove e di alto profilo».

Monica Zicchiero

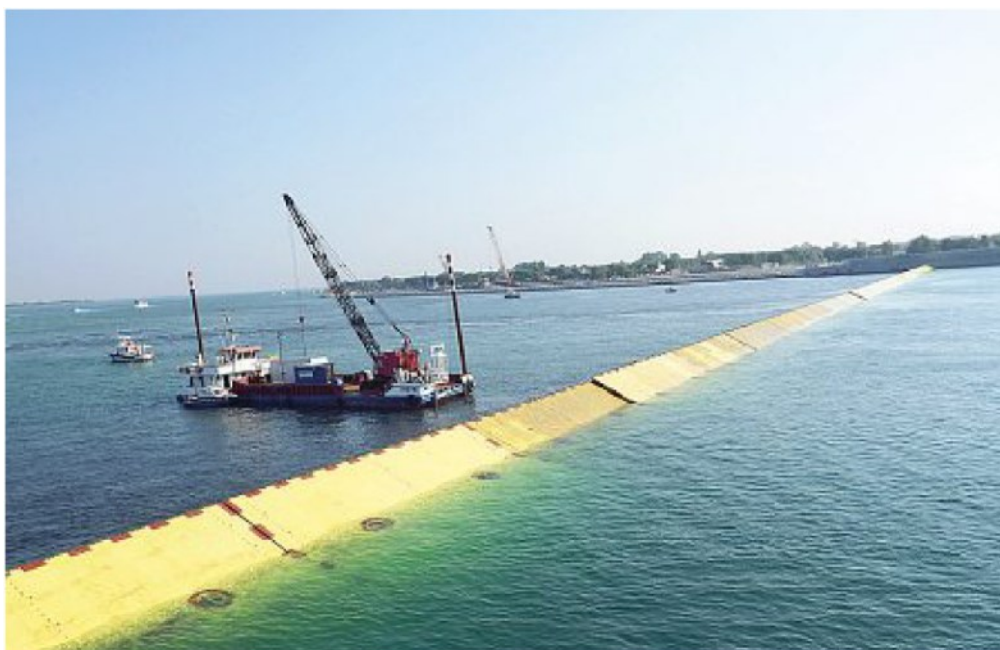
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

- Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta
- È composto da 78 paratoie suddivise in 4 schiere: Lido Nord e Lido Sud (divise da un'isola artificiale realizzata ad hoc), Malamocco e Chioggia
- Quando si prevede un'acqua alta oltre i 110 centimetri, le dighe, che sono adagiate sul fondo piene di acqua, verranno riempite di aria e si solleveranno per dividere mare e laguna
- Il costo previsto per l'opera è di 5 miliardi e 493 milioni

**Ossola**

A febbraio test al via, nella prima fase si procederà con sistema manuale



Il nuovo svincolo

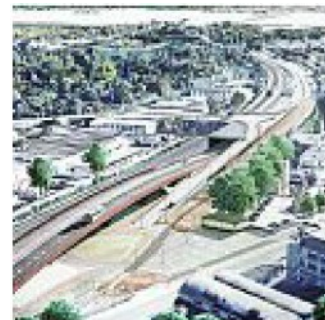
Disagi in vista

Tre imprese
per il ponte
di via Torino
Lavori a giugno

Zara Metalmeccanica, Brussi Costruzioni e Adria Strade, saranno loro a costruire il nuovo ponte di via Torino. L'apertura delle buste ha portato l'aggiudicazione provvisoria all'Ati (in attesa delle verifiche) che ha vinto con un ribasso d'asta del 6,5 per cento: 14 milioni il costo complessivo. I lavori cominceranno a giugno e dureranno 32 mesi durante i quali non mancheranno i disagi al traffico, non fosse altro per la riduzione da quattro a tre delle corsie di marcia. Di sicuro rivoluzionerà la viabilità di accesso e di uscita da Venezia creando nuovi collegamenti diretti con via Torino e il Vega. La svolta arriva con due rotonde, una a raso davanti alla Fincantieri che permetterà di distribuire il traffico nelle varie direzioni, e una in quota alla fine del ponte di via Torino con una rampa di discesa per il collegamento diretto con piazzale Roma e una rampa verso l'altra rotonda e quindi Mestre. Il nuovo viadotto invece rappresenterà l'asse diretto Venezia-Mestre al di sotto del ponte di via Torino. Il costo verrà interamente coperto dal ministero dello

Sviluppo economico nell'ambito dell'Accordo di programma per la riconversione industriale complessa di Porto Marghera sottoscritto nel gennaio 2015 con il Comune, la Regione e l'Autorità portuale. Inoltre Ca' Farsetti ha ottenuto il finanziamento con il Bando periferie per il recupero della stazione di Porto Marghera con un investimento di ulteriori 7,6 milioni per riqualificare la zona. Per il nuovo svincolo saranno demolite entrambe le rampe esistenti da e per via Torino, realizzato un viadotto a 2+2 corsie in corrispondenza della strada regionale 11 e «allungato» il ponte di via Torino praticamente fino alla ferrovia. Il difficile sarà non creare troppo disagi durante i cantieri che insisteranno per quasi tre anni in una zona particolarmente sensibile per la circolazione. «L'intervento consentirà la piena accessibilità alla zona del Vega, oggi fortemente limitata — aveva detto dopo l'approvazione del progetto da parte della giunta l'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto — e consentirà un collegamento tra l'università e la macro isola del Polo Industriale»

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Gli orti sociali non si devono toccare» E sul ponte Molin si cerca la mediazione

Affollata assemblea all'Angelo Raffaele su due progetti contestati



Martini
Sul ponte
vanno fatte
modifiche
ma va
salvata
l'acces-
sibilità

Petizione

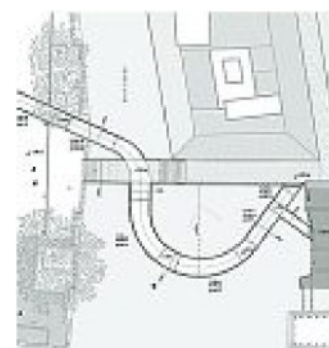
Raccolta
di firme
perchè i
piani Cus
non
riducano
le aree
coltivate

VENEZIA «Il fulcro è che gli orti non devono essere toccati» così Giovanni Andrea Martini, presidente della Municipalità di Venezia, riassume il dibattito che si è tenuto ieri all'Angelo Raffaele, dopo l'annuncio da parte del Comune di voler ridurre gli orti per gli anziani di Palazzo Minotto per la realizzazione di un campo da calcetto e da pallamano del Cus a disposizione di studenti universitari e delle scuole vicine. «Gli orti rappresentano un'attività notevole ed importante e hanno un regolamento – chiarisce Paolo Simionato, chiamato da Martini per far luce sulla vicenda – gli orti che vengono abbandonati devono essere riassegnati tramite un bando, ma da tre anni a questa parte tale bando non è stato fatto, ecco perché molti sono incolti. Una scelta voluta». Tante sono le perplessità che emergono dal dibattito. «Il presidente del Cus – torna sull'argomento Martini – mi ha mandato uno schizzo a penna del progetto: di fatto non c'è nulla, non c'è un iter in atto. Occorre però che ci sia trasparenza, il problema di fondo è creare un dialogo e informare la comunità». Sul tema interviene anche il consigliere comunale Davide Scano di M5S, che avverte: «Non è una voce campata in

aria, siete ragionevolmente allarmati: siamo di fronte ad un'operazione di mero business». In concreto, l'assemblea ha sottoscritto l'ordine del giorno, che verrà portato all'attenzione del Comune e ha proposto la realizzazione di un comitato per la difesa degli orti pubblici. Quello degli orti non è l'unico tema che fa discutere: continua infatti la polemica sulla realizzazione del nuovo ponte Molin. Il progetto, approvato dalla Giunta a dicembre, è oggetto di polemiche non solo da parte della cittadinanza, ma anche dello stesso Consiglio Comunale, critico sull'estetica del progetto. I toni dell'assemblea sono diventati accesi, innanzitutto perché il progetto che avevano sotto gli occhi non era quello definitivo. Ma anche dopo le spiegazioni della progettista Alessandra Rampazzo e di Stefano Bonaldo dell'Autorità portuale le perplessità sono rimaste, anche se c'è chi ne difende l'importanza per l'accessibilità di tutti. «Invitiamo la cittadinanza a partecipare alla prossima commissione – conclude Martini – è importante che vengano apportate modifiche sostanziali, mantenendo l'accessibilità: serve un compromesso».

Camilla Gargioni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ponte IL progetto modificato



ALLARME IL SEGRETARIO GENERALE FILCA BARI E PUGLIA, DELLE NOCI

Edilizia, allarme dei sindacati in Puglia occupazione dimezzata e cinquanta opere sono ferme

ALESSANDRA FLAVETTA

● **ROMA.** Non si ferma l'emorragia occupazionale nel settore dell'edilizia in Puglia, che sta vivendo «una fase drammatica»: in un decennio ha visto ridursi del 50% gli addetti iscritti alle casse edili, oramai meno di 30mila, tornando ai livelli del 1999, senza contare l'indotto. A lanciare l'allarme, nel corso di una serie di assemblee sul territorio, in vista della mobilitazione dei sindacati di categoria Feneal-Uil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil il 15 marzo sotto i ministeri dello Sviluppo Economico, del Lavoro e delle Infrastrutture, è il segretario generale della Filca Bari e Puglia, Antonio Delle Noci: «L'edilizia è ferma, le grandi opere sono bloccate e non parliamo solo della Tav, in Puglia ci sono 50 opere incompiute, ma se poi il governo blocca pure i finanziamenti, si crea un'emergenza sociale, parliamo di circa 58 milioni necessari per il completamento dei lavori. Tra i cantieri congelati o mai partiti ci sono infrastrutture come la Strada Statale Maglie-Leuca, programmata da più di 25 anni e che per problemi burocratici e contenziosi tra aziende non procede, ma anche il raccordo ferroviario di Brindisi, il completamento della Lecce-Taranto, il nodo ferroviario di Bari, l'Alta Velocità sulla tratta Napoli-Bari, il collegamento Bari-Matera-Potenza-Salerno,

per creare una sorta di bretella tra l'A14 e l'A3. Senza contare l'edilizia scolastica, la messa in sicurezza del territorio e la manutenzione delle infrastrutture: le grandi opere sono necessarie per la crescita del territorio in tutti i settori, dal turismo all'agricoltura ai laterizi», osserva il sindacalista.

Il rilancio delle costruzioni sarà anche uno dei temi al centro della manifestazione di Cgil, Cisl e Uil del 9 febbraio, ma la piattaforma dei Confederati è contro la manovra: «Noi non siamo contrari a reddito di cittadinanza e quota cento, il sindacato – prosegue – non è certo contrario alla lotta alla povertà, contestiamo che questi interventi siano prevalenti nella manovra, che non ci siano le giuste precauzioni contro i furbetti e che non si sia sfruttato tutto il lavoro di raccordo con Regioni ed enti locali già fatto per il Red, il Reddito di inclusione. Sulle infrastrutture, poi, il governo procede in linea opposta a quella necessaria: sblocco delle opere e avvio dei cantieri, così si crea lavoro! Non si può lasciar morire un settore che rappresentava l'11,5% del Pil e che ha perso 600 mila addetti dal 2008, vuol dire rinunciare al rilancio dell'economia nazionale, non rendere moderno e sicuro il Paese, lasciare per strada decine di migliaia di lavoratori: noi – conclude Delle Noci – non lo consentiremo».



L'inchiesta sui viadotti, altri cinque sono a rischio Perquisizioni e 10 indagati

►Dopo il crollo del Morandi, più strutture nel mirino degli inquirenti
Tra gli accusati di falso Marrone di Aspi e Giacobbi di Spea

TECNICI E DIRIGENTI AVREBBERO «AMMORBIDITO» I REPORT SULLE CONDIZIONI DEI PONTI. LA REPLICA: «TUTTO IN SICUREZZA»

L'OPERAZIONE

MILANO Un nuovo filone d'inchiesta e altri dieci indagati, tutti tecnici e dirigenti di Autostrade per l'Italia e della controllata Spea. Tra questi, due nomi di spicco: Gianni Marrone, il direttore dell'ottavo tronco (Bari) di Aspi, e Massimiliano Giacobbi, responsabile tecnico di Spea, già iscritto nel registro degli indagati per il crollo del ponte Morandi. L'accusa, questa volta, è di falso in procedimento connesso ai controlli su cinque viadotti in condizioni critiche, dalla Liguria al centro-sud Italia.

L'IPOTESI DI UNA PERIZIA

Ieri gli uomini della guardia di finanza di Genova, guidati dal colonnello Ivan Bixio, hanno acquisito documenti nelle sedi di Autostrade, Spea e negli uffici dell'Utsa (Ufficio tecnico sicurezza autostrade) a Genova, Milano, Bologna, Fi-

renze e Bari. Obiettivo del nuovo blitz - una settimana fa la gdf aveva perquisito le sedi a Genova, Milano e Firenze - è raccogliere materiale su altri cinque viadotti che, stando alle testimonianze agli atti dell'inchiesta, potrebbero non essere in sicurezza. Oltre al Pecetti e al Sei Luci di Genova, l'elenco comprende il Gargassa a Rossiglione, il Paolillo sulla Napoli-Canozza, e il Moro vicino Pescara. Secondo l'accusa, le certificazioni rilasciate sullo stato dei viadotti sarebbero state «ammorbidite a tavolino» in modo tale da ritardare gli interventi di manutenzione. Al momento le strutture non sono state sequestrate, ma la procura potrebbe decidere di sottoporle a una perizia per valutare il reale stato di salute e se sia garantita l'incolumità degli automobilisti.

Rischio fermamente escluso da Aspi, che fa sapere di aver inviato lo scorso 4 dicembre al Mit «un report sui viadotti Gargassa e Pecetti, Moro, Paolillo e Sarno, con il dettaglio degli interventi realizzati o in corso nonché delle verifiche effettuate: in nessun caso è stato riscontrato alcun problema riguardante la sicurezza delle opere che, peraltro, sono state oggetto di verifica anche da parte dei competenti uffici ispettivi del Mit». Sul Moro, viadotto di oltre un chilometro con 25 campate, è in corso un intervento di manutenzione programmato da 13 milioni di euro che sarà completato a giugno. Quanto ai Luci, allo svincolo tra l'A10 e l'A7 vicino al Morandi, la direzione di Tronco di Genova conferma di aver eseguito «dal 23 al 27 di-

cembre 2018 un intervento di ripristino del calcestruzzo copri-ferro che non comportava alcuna influenza sotto il profilo sta-

tico. Anche questo intervento è stato formalmente comunicato a tutte le autorità competenti».

«REPORT CAMBIATI»

I pm della procura di Genova si sono mossi a seguito degli interrogatori nell'inchiesta sul crollo del Morandi, crollato lo scorso 14 agosto provocando la morte di 43 persone. Per l'accusa, in certi casi, le relazioni erano quasi «routinarie» e quindi non corrispondenti alle vere condizioni dei viadotti. Alcuni tecnici della Spea hanno raccontato agli inquirenti che i report «talvolta sono stati cambiati dopo le riunioni con il supervisore Maurizio Ceneri», l'ingegnere «di collegamento» fra i vertici di Aspi e la controllata, mentre in altri casi «è stato Ceneri stesso a modificarli senza consultarsi con gli altri». Accuse alle quali Spea replica ribadendo «la totale indipendenza, la correttezza formale e sostanziale e la trasparenza delle attività ispettive e delle relazioni tecniche condotte dalle proprie strutture operative, accertate dalle continue attività di verifica e di controllo interne».

Claudia Guasco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I viadotti sotto esame

Tre dei viadotti considerati a rischio: a destra il Pecetti, sull'A26 (Genova); sotto, a sinistra il Moro sull'A14 (Pescara); a destra il Gargassa a Rossiglione (Genova)



Il moncone del ponte Morandi di Genova visto dall'alto (foto ANSA)

Grandi opere
Completare il Terraglio Est?
«Il nodo è abbattere i costi»
Summit fra sindaci, Provincia e Regione nella sede d Veneto Strade
40 milioni di euro sono troppi, vanno studiate delle alternative
Favaro a pagina VI

Terraglio Est: «Troppi 40 milioni»

► Vertice tra i cinque Comuni, la Provincia e la Regione
«Opera indispensabile ma il progetto attuale è fuori budget»
► Tutti al lavoro per trovare soluzioni: tre ipotesi sul piatto
Prossimo incontro a metà marzo: intanto niente tunnel

**INDUSTRIALI E USL
FAVOREVOLI
AL COMPLETAMENTO
DELL'ASSE VIARIO:
«PER L'ECONOMIA
E PER LA SALUTE»**

VIABILITÀ

TREVISO Sono troppi 40 milioni per rendere realizzabile il completamento del Terraglio Est fino alla tangenziale di Treviso: bisogna abbassarne i costi. È praticamente un imperativo categorico quello uscito dalla riunione di ieri, nella sede di Veneto Strade, tra i Comuni coinvolti dall'opera viaria: Treviso, Preganziol, Casier, Casale, Silea, nonché Provincia e Regione, presente con Elisa De Berti, assessore alle Infrastrutture. L'obiettivo è rivedere il vecchio progetto preliminare per il prolungamento del Terraglio Est, che oggi si ferma all'altezza della zona industriale di Dosson di Casier, riducendo le spese per la costruzione. La vecchia stima da 40 milioni è considerata troppo elevata. Nel prossimo mese e mezzo i tecnici studieranno altre tre soluzioni, meno dispendiose, con ipotesi di tracciato, rotatorie e viabilità complementare varia. Si valuterà anche l'opportunità di cancellare il tunnel e le parti che erano state previste in semi-trincea.

LA SCADENZA

I nuovi progetti verranno messi sul tavolo il 14 marzo. E a quel punto i Comuni e gli altri enti pubblici saranno chiamati a scegliere l'opzione migliore. «C'è la volontà politica di tutti

di andare avanti - sottolinea Paolo Galeano, sindaco di Preganziol -. Abbiamo fatto un primo incontro tecnico per analizzare le questioni pratiche inerenti al progetto. Tra un mese e mezzo vedremo le nuove ipotesi progettuali e i costi corrispondenti - puntualizza con la convinzione d'aver adottato le scelte corrette -. Adesso c'è un progetto preliminare datato che indica un tracciato, più che delle soluzioni vere e proprie. Prevedeva anche un tunnel. Tutto questo va aggiornato con altre ipotesi».

LE PRIORITÀ

Occhio ai costi. Le nuove idee puntano a economie sostanziose. Le spese per l'opera sono inversamente proporzionali alla possibilità che venga realizzata quanto prima. Per questo si vogliono valutare tutte le possibili soluzioni. Oltre che per ridurre il più possibile l'impatto sul territorio. «Il progetto che prevede il tunnel costa 40 milioni. E più il costo è alto, più è difficile arrivare al risultato - precisa Galeano - altre ipotesi potrebbero costare molto meno. E quindi vale la pena prenderle in considerazione, dato che potrebbero davvero aprire la strada alla realizzazione dell'opera». Al momento non ci sono idee già sul tavolo. In questo mese e mezzo verranno fatte tutte le valutazioni del caso. E a metà marzo ci sarà la presentazione alle amministrazioni. La svolta arriverà a metà marzo, quando i Comuni sceglieranno in modo definitivo come procedere, in base ai tempi e ai costi. Così da iniziare a pensare all'appalto, prima del-

la fase progettuale e poi dei lavori veri e propri. «Il secondo stralcio del Terraglio Est va fatto - scandiscono Simona Guardati e Miriam Poloni, rispettivamente vicesindaco di Casier e assessore alla Viabilità dello stesso Comune - secondo un progetto condiviso che sia il meno impattante possibile, in un'ottica globale di sistema e senza discorsi di parte».

IDEA CONDIVISA

L'importante, appunto, è che alla fine i municipi trovino l'accordo su una delle ipotesi che verranno proposte. A livello generale oggi sono tutti sulla stessa lunghezza d'onda. Anche se Treviso, ad esempio, dovrà fare i conti con alcune posizioni contrarie emerse nella zona di Sant'Antonino. Oltre alle amministrazioni, pure le associazioni di categoria non vedono l'ora che il Terraglio Est venga completato. Alla fine dell'anno scorso sono state proprio Ascom Treviso, Assindustria Veneto-centro e Cna Treviso a chiedere un incontro tra i Comuni e la Regione. E anche l'Usl della Marca, per bocca del direttore generale Francesco Benazzi, si è espressa a favore del completamento della strada. Qui la speranza è che riduca il traffico di passaggio davanti alla futura cittadella sanitaria del Ca' Foncello.

Mauro Favaro

© riproduzione riservata





IL SINDACO Galeano (Preganziol)



INCOMPIUTO Oggi il tracciato del Terraglio Est si ferma a Casier

Evitare altri rischi inutili cantiere sul ponte Ruzzante

**LUNGHE CODE
E DISAGI
PER L'INTERVENTO
DI MANUTENZIONE
STRAORDINARIA
SUL SOVRAPPASSO**

I LAVORI

TREVISO Restringimento di carreggiata e coda in tangenziale nel tratto tra Santa Maria del Sile verso Paese. Ha causato disagi, la manutenzione d'urgenza del ponte Ruzzante che, a inizio gennaio, nelle scorse settimane aveva visto cadere intonaci. Veneto Strade inizia da Treviso la manutenzione straordinaria e si scusa per le code. «Lavorare di notte non è possibile per problemi di presa del calcestruzzo». A segnalare, preoccupati, la caduta di intonaco erano stati alcuni automobilisti. E Veneto Strade è intervenuta subito sul Ponte Ruzzante, lungo sulla tangenziale. Altre 19 strutture saranno interessate da manutenzione per la sicurezza statica in Veneto. I la-

vori, partiti il 26 gennaio, proseguiranno per due settimane. Saranno rifatti i giunti e i "copriferro" in calcestruzzo.

I DISAGI

Il restringimento di carreggiata sta provocando code e disagi. «Si tratta di interventi per garantire la sicurezza statica del ponte e per la sicurezza di chi lo percorre sulla tangenziale -recita una nota Veneto Strade-. Ci scusiamo ma non ci sono alternative. Non è possibile lavorare di notte». La messa in sicurezza del Ponte Ruzzante è solo il primo lavoro appaltato da Veneto Strade, che ha programmato interventi su altre 19 strutture che necessitano di manutenzione per garantire la staticità dei ponti e la sicurezza di chi percorre quelle strade. Si tratta di interventi finanziati con 15 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione del Veneto. Lunedì è previsto un sopralluogo sul Ponte Ruzzante con il direttore generale di Veneto Strade Silvano Vernizzi e l'assessore regionale alla mo-

bilità e infrastrutture Elisa De Berti.

LE ALTRE OPERE

Un carnet di opere su strade e viadotti: a fine agosto 2018, dopo i tragici fatti di ponte Morandi a Genova, Veneto Strade aveva annunciato interventi di manutenzione su venti ponti della rete stradale regionale in tempi rapidi, impiegando i 15 milioni di euro stanziati a tal proposito dalla Regione il 31 luglio. Le ricognizioni erano partite in settembre e si basavano su un elenco di "sorvegliati speciali" ovvero di opere sulle quali era necessario intervenire. Il podio era spettato a Belluno, mentre per le manutenzioni straordinarie gli interventi riguarderanno altri 15 ponti sparsi tra le province di Padova, Treviso e Verona. L'indice di «difettosità relativa» deriva dalla somma dei difetti riscontrati durante le ispezioni dei ponti sugli elementi strutturali come spalle, giunti, travi e solette. Il cedimento di parti esterne del Ponte Ruzzante ha quindi consigliato di partire subito dal viadotto di Treviso. (ef)



A PASSO D'UOMO Il cantiere sul ponte che ha causato code e disagi lungo la Tangenziale per Paese



Snodo tra Mestre e Marghera i lavori guidati dalla Brussi

NERVESA

Assegnato. Ancora provvisoriamente, perché ci sono i necessari tempi tecnici per definire tutte le carte, ma il più grande appalto per la viabilità da almeno una decina d'anni - quello in grado di ricucire contemporaneamente i collegamenti tra Mestre, Porto Marghera e Venezia, è stato affidato nel primo pomeriggio di ieri ad una delle otto ditte e associazioni di imprese che si erano presentate alla gara da 15 milioni di euro bandita nell'estate scorsa dal Comune. Ed ora, se non ci saranno sor-

prese, i lavori del nuovo snodo tra via Libertà, via Torino e via delle Industrie potranno partire in primavera, tra aprile e maggio. L'offerta vincitrice è stata quella proposta dall'associazione temporanea di imprese guidata dalla trevigiana Brussi Costruzioni di Nervesa, assieme all'impresa Coletto, Adriastrade, Zara Metallmeccanica e la veneziana So.Ge.di.Co., che ha battuto le altre concorrenti (tra cui nomi notissimi come Carron, Rossi Renzo e Sacaim, quest'ultima l'unica a presentarsi da sola) proponendo anche un ribasso del 6,82%, pari a circa un milione di euro.



Mose

Sott'acqua anche l'ultima paratoia

Ieri mattina è stata affondata l'ultima paratoia del Mose a San Nicolò grazie al jack-up, l'enorme gru galleggiante che è entrata in funzione solo ora dopo cinque anni. Dalla prossima settimana i lavori si sposteranno alla barriera di Treporti, per le verifiche di movimentazione. Mentre a marzo dovrebbero iniziare i primi test di sollevamento delle schiere: per la prima volta le paratoie saranno provate anche in condizioni difficili, con l'alta marea, il vento, il mare grosso. Oggi intanto scade la gara da oltre 18 milioni per la manutenzione delle paratoie della schiera di Treporti, sott'acqua già da cinque anni.

Brunetti a pagina VII

Mose, a marzo primi test con le maree

► Completata alle 11.30 di ieri la posa dell'ultima paratoia da 228 tonnellate sul fondale a 12 metri di profondità ► Il Provveditorato alle opere pubbliche stringe i tempi Oggi scade la gara per la manutenzione delle barriere

**OSSOLA (CVN):
ENTRO FINE 2019
DOVRÀ ESSERE
COMPLETATA
LA TARATURA
DEL SISTEMA
LA GRANDE OPERA**

VENEZIA Ora 11.30 di ieri mattina: la posa dell'ultima paratoia delle 78 del sistema Mose si è conclusa, il colosso da 282 tonnellate è agganciato alla cerniere a 12 metri di profondità, in mezzo alla barriera di San Nicolò. Un sospiro di sollievo per le squadre che ci lavoravano dall'alba, prima di voltare pagina. Già dalla prossima settimana i lavori si sposteranno alla barriera di Treporti, per le verifiche di movimentazione. Mentre a marzo dovrebbero iniziare i primi test di sollevamento delle schiere. E quella sarà davvero la prova del nove per il sistema: per la prima volta, infatti, le paratoie saranno provate anche in condizioni difficili, con l'alta marea, il vento, il mare grosso.

L'ULTIMA POSA

Tutto secondo programmi, intanto, per la posa dell'ultima paratoia. Eseguita dai tecnici di Comar, con il jack-up, rimesso in se-sto in autunno e utilizzato in questa ultima fase. Un mezzo che ha velocizzato i lavori e che ora sarà impiegato nella fase della manutenzione. Calata alle 5 e mezzo del mattino, dopo sei ore la paratoia numero 11, l'ultima delle 20 della schiera di San Nicolò, era agganciata e tensionata. La fine di questo lungo lavoro di posa iniziato a Treporti ormai oltre cinque anni fa, ancora in epoca Mazzurati.

Un passaggio senza festeggiamenti, ma comunque importante, tant'è che il commissario del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola, è uscito ieri dal solito riserbo per una breve dichiarazione all'Ansa. Poche righe in cui si dà atto al lavoro dei giovani ingegneri di Cvn e Comar e si ribadisce che entro la fine del 2019 il Mose completerà la fase di taratura e dei test di sollevamento «manuale» delle paratoie, per poi essere pronto al passaggio «in auto-

matico» - e quindi pienamente operativo - della gestione delle dighe mobili. «Nonostante le traversie del passato - ha aggiunto - il funzionamento è perfetto; è stato messo a punto il jack-up e sono state posate le ultime paratoie».

SCADENZE & RITARDI

Questione delicata, questa dei tempi. Il tema delle scadenze non rispettate è ancora all'ordine del giorno. Il Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto di continuo chiede al Cnv di affrettare i tempi e anche di recente ha respinto delle richieste di proroga dei lavori ritenendole non giustificate. Ora il Provveditorato vuole che i test di sollevamento vengano eseguiti in tre fasce temporali:



tra marzo e aprile, a fine giugno e in novembre. Stagioni diverse anche per capire come si comporterà il sistema in diverse situazioni meteo-marine. Ma per alzare le paratoie servono gli impianti, anche in forma provvisoria, che non sono ancora completati. Ci sono quelli provvisori a Treporti, l'unica barriera dove le paratoie sono state sollevate. E le ditte che hanno vinto le gare sono al lavoro per completarli. A Chioggia i lavori sono un po' più avanti, seguono San Nicolò e Malamocco. Difficilmente per marzo si riusciranno ad alzare tutte le schiere.

TEST ATTESI

Prima o poi, questo, sarà comunque l'anno della prova dei fatti per il sistema. A Treporti le paratoie erano state sollevate con condizioni meteo favorevoli. Ora si procederà con test più realistici. Si inizierà sollevando una paratoia, poi una coppia, un gruppo, infine l'intera schiera. Ai test saranno presenti gli esperti internazionali dell'I-Storm, a cui è stata chiesta una revisione, e i professori delle università di Padova e Camerino che dovranno studiare il fenomeno della risonanza. Un problema, questo dell'oscillazione tra paratoie, con il passag-

gio d'acqua, che andrà visto proprio con il maltempo.

LA GARA

Oggi intanto scade la gara da oltre 18 milioni per la manutenzione delle paratoie della schiera di Treporti, sott'acqua già da cinque anni. Entro le 13 gli interessati dovranno presentare le loro offerte. Un certo interesse, tra le grandi imprese, c'è stato, tanto che il termine è stato fatto slittare di qualche settimana. Se porterà a una gara combattuta lo si saprà presto.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PARATOIA La posa dell'ultima paratoia del Mose a 12 metri di profondità alla Bocca di Porto del Lido. A marzo cominceranno i primi test di sollevamento

Mestre Viabilità rivoluzionata, lavori al via in aprile



C'è l'appalto, in via Libertà cambia tutto

ANCHE UN TUNNEL Assegnato l'intervento per viale Libertà, lavori da aprile

Fenzo a pagina IX

Via Libertà, c'è l'appalto: lavori in aprile

► Assegnato il maxi intervento da 15 milioni di euro che ridisegna la viabilità tra Mestre, Marghera e Venezia

► Un pool di imprese guidato dalla trevigiana Brussi Costruzioni realizzerà cavalcavia, tunnel e svincoli. Ribasso di un milione

L'ASSESSORE ZACCARIOTTO

«Le ditte avranno 32 mesi per completare le opere, ma sono previsti anche dei "premi" se il cantiere sarà più veloce»

GRANDI OPERE

MESTRE Assegnato. Ancora provvisoriamente, perché ci sono i necessari tempi tecnici per definire tutte le carte, ma il più grande appalto per la viabilità da almeno una decina d'anni - quello in grado di *ricucire* contemporaneamente i collegamenti tra Mestre, Porto Marghera e Venezia, è stato affidato nel primo pomeriggio di ieri ad una delle otto ditte e associazioni di imprese che si erano presentate alla gara da 15 milioni di euro bandita nell'estate scorsa dal Comune. Ed ora, se non ci saranno sorprese, i lavori del nuovo snodo tra via Libertà, via Torino e via delle Industrie potranno partire in primavera, tra aprile e maggio.

IL VINCITORE

L'offerta vincitrice è stata quella proposta dall'associazione temporanea di imprese guidata dalla trevigiana Brussi Costruzioni di Nervesa della Battaglia, assieme all'impresa Coletto, Adriastrade, Zara Metalmeccanica e la veneziana So.Ge.di.Co., che ha battuto le altre concorrenti (tra cui nomi notissimi come Carron, Rossi Renzo e Sacaim, quest'ultima l'unica a presentarsi da sola) proponendo anche un ribasso del 6,82%, pari a circa un milione di euro. «Per aggiudicare la gara in via definitiva ci vorranno altri due mesi al massimo, quindi i lavori inizieranno nei due mesi successivi - commenta Francesca Zaccariotto, assessore ai Lavori pubblici -. Possono sembrare tempi lunghi, ma si trat-

ta di un intervento talmente complesso che, di solito, un'amministrazione normale non fa nemmeno a tempo a progettare, appaltare e veder partire nel giro di una legislatura. Noi ce l'abbiamo fatta e sarà una grande opera che, assieme a tutto quello che sta accadendo a Mestre, sbloccherà la città anche sul fronte della viabilità che era bloccata da una vita».



TRIPLO CANTIERE

«L'obiettivo del sindaco Brugnaro è andare verso una valorizzazione di quella zona tra Mestre e Porto Marghera, con una concentrazione di interventi che andrà anche oltre la nuova viabilità - riprende Zaccariotto -. Sono infatti in programma anche i lavori da parte di Veritas per la messa in sicurezza idraulica di via delle Industrie». Non ci saranno più allagamenti con l'altro appalto già affidato alla Rossi Renzo Costruzioni per un importo di 3,9 milioni di euro, mentre il terzo intervento in zona (che sarà il primo a partire in vista della maxi operazione davanti al Vega) prevede lo spostamento della rotaia che costeggia il Parco scientifico dove passano (e continueranno a passare) i treni con le cisterne diretti a Porto Marghera: la linea ferrata dovrà essere infatti arretrata di

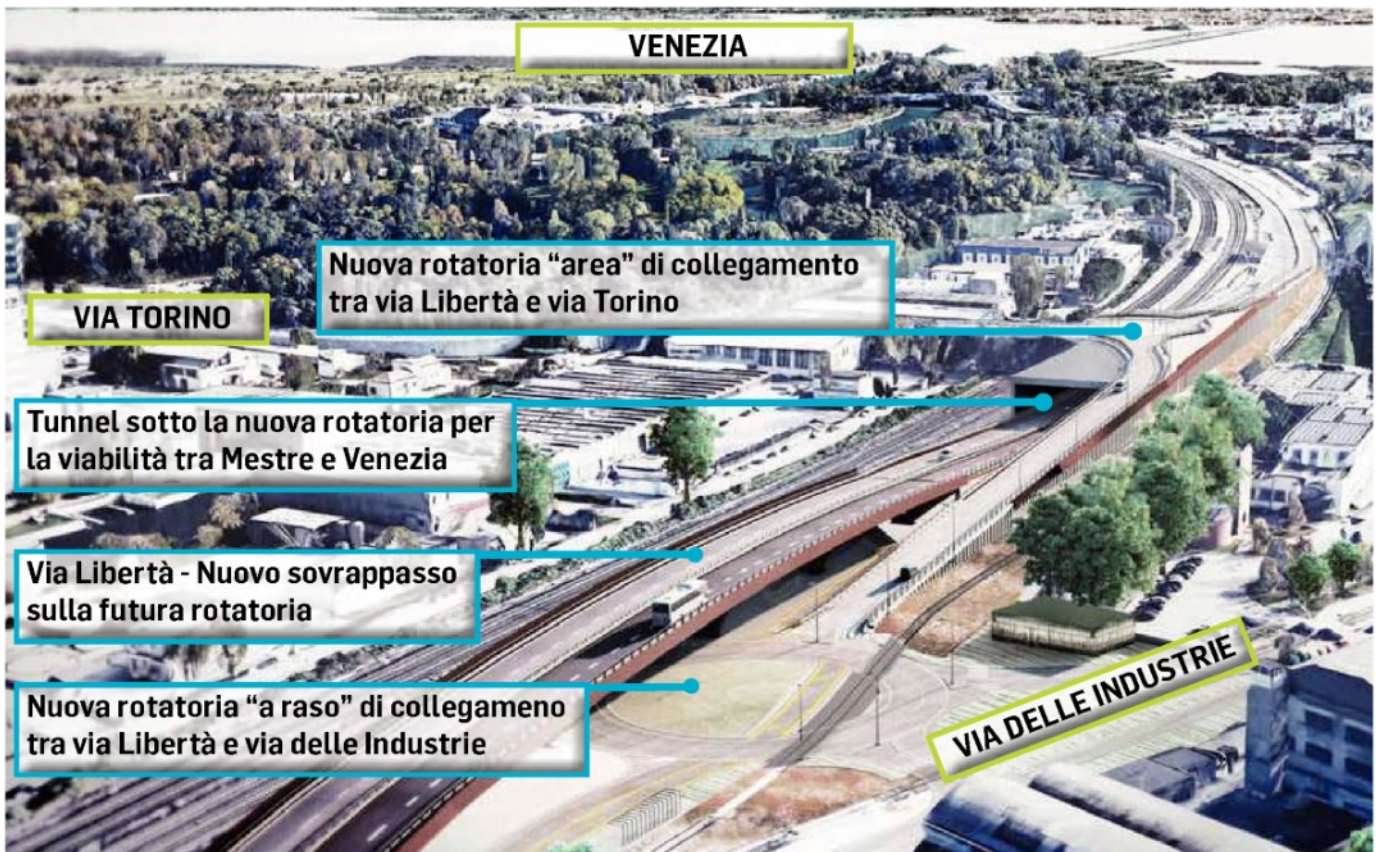
qualche metro per fare spazio alla futura rotonda a raso tra via Libertà e via delle Industrie.

IL PIANO DEI LAVORI

Dall'avvio del cantiere, le imprese avranno 32 mesi per completare le opere, «ma nell'appalto sono previsti anche dei "premi" per l'accelerazione dei lavori» sottolinea Francesca Zaccariotto. Spostato il binario sul lato del Vega, il primo passo dell'intervento sarà la demolizione delle due rampe su via Libertà del cavalcaferrovia verso via Torino (questo è l'unico collegamento che resterà off-limits per tutta la durata dei lavori), mantenendo il traffico sull'attuale sedime di via Libertà. Buttate giù le rampe, verranno realizzate le strutture di fondazione ed elevazione della futura galleria artificiale, e nello spazio prima occupato dalle rampe verrà "spostata" via Libertà, mantenendo sempre le quattro corsie totali. A questo pun-

to ci sarà più spazio dalla parte del Vega, dove saranno costruite le nuove rampe in salita e in discesa, oltre alle altre strutture portanti della galleria. Terminata questa fase, sulla rampa verrà creato un by-pass a due corsie dove sarà spostato il traffico in direzione Venezia, mentre quello in direzione Mestre correrà sulle due corsie di via Libertà così liberate, consentendo la prosecuzione dei lavori sul fronte di via Torino. Terminata anche quella parte, l'intero traffico tornerà a correre sulle quattro corsie attuali (ma in galleria), mentre le rampe fin qui utilizzate per andare a Venezia saranno connesse alla rotonda "aerea" sopra la galleria che consentirà di ridiscendere (o risalire) verso via Torino. La rotonda a raso all'altezza di via delle Industrie verrà infine realizzata nella seconda parte dell'intervento.

Fulvio Fenzo



IL PROGETTO Ecco la sintesi dell'intervento che sta per partire in via Libertà

La galleria



Anche un tunnel per andare a Venezia

Tra le opere previste nell'intervento su via Libertà c'è anche la costruzione di una galleria sopra alla quale passeranno le nuove rampe del cavalcavia di via Torino. Un altro cavalcavia correrà sopra ad una nuova rotatoria verso via delle Industrie.

Dipendenti preoccupati, il futuro resta incerto

IL NODO PERSONALE

VENEZIA Il nodo occupazione è una delle tante questioni aperte del Mose. Su chi gestirà la grande opera, non ci sono punti fermi. Il Governo non si esprime. E il personale di Cvn, Comar e Thetis è sempre più preoccupato. Ieri, nella sua dichiarazione per la fine della posa delle paratoie, il commissario del Consorzio, Francesco Ossola, è sembrato voler tranquillizzare anche il personale, o almeno parte di esso. «Quello che è importante - ha dichiarato, a proposito dei lavori di questi giorni - è che tutte le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno. Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro». Parole che, però, non basteranno agli oltre 200 dipendenti, tra Cvn, Thetis e Comar, al centro di un annunciato piano di riorganizzazione. Un lavoro di razionalizzazione che i due commissari, Ossola e Giuseppe Fiengo, hanno affidato a due consulenti esterni, Enzo De Fusco e Mario Grillo. L'altro giorno le Rus del Cvn li hanno incontrati. I due consulenti hanno tracciato le linee di una possibile riorganizzazione interna, senza però entrare nei dettagli. Un quadro che non ha soddisfatto i rappresentanti sindacali. Il timore delle Rus è che si stia procedendo a uno svuotamento del Consorzio, con un sempre maggiore ricorso a varie esternalizzazioni. Lo stesso Consorzio ha ammesso che la razionalizzazione porterà, con ogni probabilità, a delle procedure di mobilità. In una recente lettera ai commissari le Rus aveva chiesto un maggior coinvolgimento e una politica di riqualificazione del personale.

R. Br.



Risarcito l'ex presidente del Tar scagionato dalla maxi-inchiesta

LA SENTENZA

VENEZIA Quella della compravendita di sentenze al Tar del Veneto ventilata nei giorni dello scandalo-Mose (con il Veneto decapitato della sua classe dirigente degli ultimi vent'anni) dall'ex segretaria del Governatore Giancarlo Galan, Claudia Minutillo, era più che una bufala. Che all'ex presidente del Tribunale amministrativo regionale, Bruno Amoroso, aveva causato però diversi danni d'immagine, dal momento che il verbale della testimonianza di Minutillo - in cui si faceva riferimento ad un sospetto mercimonio di sentenze al Consiglio di Stato e al Tar con sede a Venezia - era

stato pubblicato da diversi giornali, anche nazionali. Il traffico di cui parlava Minutillo però era stato smontato dalle indagini della procura di Venezia tanto che Amoroso non era mai stato indagato, mentre l'avvocato romano Corrado Criaiese (anche lui tirato in ballo da Minutillo) era stato arrestato e condannato per millantato credito a 1 anno e 10 mesi, in primo grado. Non solo, nei giorni scorsi il tribunale di Venezia ha riconosciuto, in favore di Amoroso, che aveva fatto causa a chi aveva pubblicato il verbale, un risarcimento di 70 mila euro per il danno d'immagine subito. Articoli cancellati anche dal web.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CAMERA DI COMMERCIO

**Addio a Pirazzini
dopo otto anni
Crosta diventa
nuovo segretario**

Sarà Roberto Crosta il nuovo segretario generale della Camera di Commercio di Padova. A deciderlo ieri la commissione. / APAG.16

LA NOMINA

**Camera di commercio
addio a Pirazzini
il segretario è Crosta**

La commissione sceglie il manager oggi all'ente di Venezia
La svolta innesca il domino anche in Fiera Immobiliare

Riccardo Sandre

PADOVA. Sarà Roberto Crosta il nuovo segretario generale della Camera di Commercio di Padova. A deciderlo ieri nel tardo pomeriggio la commissione composta da Antonio Santocorno, presidente della Camera di Commercio di Padova, Paolo Gubitta dell'Università di Padova e il vicesegretario di Unioncamere Nazionale Alberto Caporale.

LA SVOLTA

L'attuale segretario dell'Ente camerale di Venezia-Rovigo, protagonista della prima fusione tra Camere di Commercio del Paese (quella tra Venezia e Rovigo appunto ufficialmente conclusa nel luglio del 2015), tornerà dunque nelle stanze dell'Ente di Piazza Insurrezione che avevano dato il via ad una lunga carriera. Padovano, classe 1969, Crosta ha iniziato a lavorare alla Camera di Commercio di Padova nel 1994 per passare da dirigente in quella di Venezia nel 2003 per diventare, quattro anni dopo, segretario generale. Da questa posizione segue tutto il processo di fusione con la Camera di Rovigo per diventare segretario della nuova entità.

GLI INCARICHI

Attuale segretario di Unioncamere Veneto Crosta è, dal 2009, componente del Cda di Ecocerved ed è stato dal 2010 al 2016 presidente dell'Organismo di Vigilanza di Infocamere a Roma dove, ad oggi, mantiene la carica di membro della consulta dei segretari generali presso Unioncamere Nazionale. Una carriera che va anche oltre i binari del sistema camerale: Crosta è infatti ad oggi membro del Cda della Fondazione Ca' Foscari di Venezia mentre la sua collaborazione con il sistema universitario veneziano si è da tempo strutturata sui diversi livelli della didattica e dell'amministrazione.

LA SVOLTA

A lui toccherà raccogliere il testimone del segretario uscente Maurizio Pirazzini che lascia la Camera di Commercio di Padova dopo otto anni e con una dotazione finanziaria che ne fanno uno degli enti camerale più liquidi dell'intero Paese. Un tesoretto ottenuto a colpi di cessioni per nulla scontate a partire da quella in Serenissima Autostrade, (portando a casa dopo un lungo contenzioso circa 10 milioni di euro) passando per A4 Holding (da cui la Camera attende una cifra simile) e finendo quella in Tec-

noholding, che frutta alla Camera oltre 52 milioni di euro.

IL DOMINO

Pirazzini, da presidente di Fiera Immobiliare, è a capo dell'appalto in corso più importante della città: il Centro Congressi. Si tratta ora di capire quale sarà la scelta, ovvero se decadrà da tale incarico. Da membro del Cda prima e da presidente di Fiera Immobiliare poi, Pirazzini è inoltre uno dei protagonisti della svolta della fiera di via Tommaseo e che ha visto l'agosto scorso con l'uscita definitiva di Gl Events dalla gestione della Fiera di Padova. Tante le partite ancora da giocare in cui è in ballo una parte del futuro della città e del suo territorio. Prima fra tutte quella relativa alla chiusura dell'accordo tra Geo e Fiera Immobiliare per proseguire con la concretizzazione di quel progetto di sviluppo che vuole il quartiere di via Tommaseo trasformato in un polo multifunzionale dedicato ai servizi per l'innovazione. —





Il consiglio della Camera con (al centro) Antonio Santocono e Maurizio Pirazzini. Sotto Roberto Crosta

SACILE

A San Odorico la fibra ottica fa slittare i lavori al sottopasso

Ne hanno dato notizia il sindaco Spagnol e l'assessore Ceraolo a Cavolano. Il cantiere dovrebbe partire entro l'anno: previsti disagi per la circolazione

La ditta incaricata installerà quattro nuove idrovore anti-allagamenti

Chiara Benotti

SACILE. La fibra ottica ferma le pompe idrauliche a San Odorico. Lavori bloccati da sei mesi nel sottopasso in via Di Vittotio a Sacile: installazione rinviata per non tranciare i cavi della fibra e mandare all'aria la connessione internet rapida. Il cantiere per mettere in sicurezza idraulica il tratto che si allaga in caso di forti acquazzoni non è mai partito. Nel punto caldo del traffico urbano transitano migliaia di veicoli ogni giorno. «Il tracciato della fibra ottica ha bloccato il cronoprogramma del cantiere – il sindaco Carlo Spagnol ha spiegato il guaio ai sacilesi a Cavolano –. La soluzione sarà trovata: nel 2019 partiranno i lavori».

IL PROBLEMA

La previsione è quella di un senso unico alternato nel sottopasso di San Odorico, con rischio code. «La preoccupazione c'è – ha confessato Roberto Ceraolo, assessore ai lavori

pubblici –. Speriamo che non si creino ingorghi». I flussi dei pullman con gli studenti pendolari aumentano il traffico veicolare nel sottopasso per nove mesi di scuola l'anno. Il cantiere in via Di Vittotio prevedeva i lavori da settembre 2018 sino al 31 gennaio 2019 nella fascia oraria feriale 7-19 per mettere in sicurezza il sottopasso dalle cicliche inondazioni, in caso di fortuali e bombe d'acqua. Invece, nulla di fatto. «Un intervento programmato da tempo – ha confermato Ceraolo – per contenere i disagi in caso di precipitazioni rilevanti».

IRITARDI

Il cantiere era stato programmato in agosto 2018. «Non è stato possibile fare partire i lavori e qualche disagio ci sarà», ha precisato Ceraolo. I percorsi alternativi: la strettoia del sottopasso di Topaligo oppure l'asse viale Lacchin-via Bertolissi sperando che non siano abbassate le sbarre del passaggio a livello. Il Comitato del sottopasso di via Topaligo ha obiettato su questa soluzione nell'assemblea a Cavolano. «Sbarre abbassate an-

che 90 minuti nel passaggio a livello in viale Lacchin-via Bertolissi ogni giorno – ha lamentato Pierluigi Poletto –. Passano due o tre treni, ma per 60 minuti o 90 nei casi peggiori le sbarre restano abbassate». La centrale operativa delle Ferrovie a Mestre ha la gestione della sicurezza. «Nulla da fare nonostante il pressing del Comune», ha confermato Spagnol.

ILAVORI

Quattro nuove idrovore per il sottopasso di San Odorico: i lavori sono stati affidati all'impresa Coipas. «Un appalto da 350 mila euro per quadruplicare la capacità di pompaggio – ha ricordato Ceraolo – e assicurare un'adeguata apertura al transito veicolare. Viabilità sicura anche in caso di precipitazioni intense: le idrovore aumenteranno il pompaggio da 80 a 400 litri al secondo». È questo il primo lotto di un progetto che prevede l'impermeabilizzazione delle rampe per garantire la tenuta: serve un milione e mezzo, ma il Comune non ha risorse.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LA STIMA

Ci vorranno tre anni per il manufatto di viale Lacchin

«Tre anni per il cantiere del sottopasso ferroviario ciclopedonale in viale Lacchin». Stima di massima del sindaco liventino Carlo Spagnol con l'assessore alle opere pubbliche Roberto Ceraolo: nell'assemblea pubblica a Cavolano hanno previsto i tempi in parallelo alla costruzione della Gronda est. Intanto, il Comune di Sacile ha girato a Rfi l'assegno di 220 mila euro per progettare il sottopasso. «Confermato l'accordo sul nuovo sottopasso ferroviario – ha sottolineato Ceraolo –. La giunta ha approvato la terza appendice alla convenzione Rfi-Comune». La convenzione era partita nel 2003 e poi adeguata con l'obiettivo di eliminare tutti i passaggi a livello pubblici e privati esistenti sulla linea Venezia-Udine. «Il Comune autorizza Rfi a utilizzare i contributi giacenti di 220 mila euro per progettare il sottopasso – ha aggiunto Ceraolo –. Rfi ha assunto gli oneri per la regolazione della marcia dei treni, con costi indotti da rallentamenti e interruzioni della linea ferroviaria in occasione della posa del sottopasso della bretella viaria Gronda est, prevista nel 2020». Sulla tratta Venezia-Udine sono chiusi nove dei dieci passaggi a livello.



Il sindaco Ceraolo all'assemblea con i residenti di Cavolano



Ore 11,30: Mose, posata l'ultima delle 78 paratoie

Alle 11.30 di ieri mattina con l'ultimo «aggancio dei tensionatori», l'operazione si è ufficialmente conclusa. Tutte le 78 paratoie del Mose sono adesso in fondo alla laguna. Le barriere mobili completate, e pronte a cominciare le prove e le «movimentazioni». «Entro la fine del 2019», ha commentato soddisfatto il commissario Francesco Ossola, «sarà completata la fase di taratura e dei test di sollevamento manuale». VITUCCI / A PAG. 17

Paratoie del Mose conclusa la posa delle barriere in fondo alla laguna

Alle 11.30 di ieri mattina l'ultimo aggancio sott'acqua
Il commissario Ossola: «Entro l'anno i test di sollevamento»

Alberto Vitucci

Alle 11.30 di ieri mattina con l'ultimo «aggancio dei tensionatori», l'operazione si è ufficialmente conclusa. Tutte le 78 paratoie del Mose sono adesso in fondo alla laguna. Le barriere mobili completate, e pronte a cominciare le prove e le «movimentazioni». «Entro la fine del 2019», ha commentato soddisfatto il commissario Francesco Ossola, «sarà completata la fase

di taratura e dei test di sollevamento manuale».

L'ultima delle venti paratoie della barriera di Lido sud-San Nicolò era stata calata sul fondale della laguna alle 5 del mattino di mercoledì. Orario stabilito dai sommozzatori per le condizioni ideali di vento e marea. L'ingegnere Francesco Zago, direttore anche delle operazioni di posa a Malamocco, lo scorso anno, e l'ingegnere Tommaso Gastaldi, comandante del «jack-up», la nave attrezzata

finalmente rimessa in piedi dopo sei anni di guai, hanno festeggiato il traguardo raggiunto. Le venti paratoie del Lido sono state sistemate a



partire dal 13 settembre, in media una alla settimana. L'ultima era quella centrale, a chiudere la barriera a sud dell'isola artificiale. Ai lati di ogni paratoia sono state installate due telecamere, che dovranno far sapere lo stato di salute dell'apparato sott'acqua. Nel settembre dell'anno scorso era cominciata la posa delle 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, nell'estate del 2017 Malamocco. La prima barriera a essere posata era stata quella di Treporti (21 paratoie, le più piccole della serie perché posizionate nei bassi fondali, solo sei metri di profondità), quelle che hanno avuto i maggiori problemi dopo la prima movimentazione, due anni fa. Alcune infatti non sono più tornate nei loro alloggiamenti.

Adesso la priorità individuata dal Consorzio è proprio quella di far «ripartire» la barriera bloccata. Nelle

prossime settimane saranno sostituite le alette danneggiate, ripulite le basi e rimesse in posizione le paratoie di Treporti. Poi in primavera ci sarà il primo vero test. Con il sollevamento della schiera di Lido, quella ultimata ieri. Sarà utilizzato l'impianto provvisorio, dal momento che per gli altri la realizzazione, affidata con gara d'appalto, procede con qualche ritardo. Con la posa dell'ultima paratoia delle 78 previste in laguna si conclude dunque una fase importante dei lavori della grande opera, travolta nel 2014 dallo scandalo delle tangenti. Ma la fine è ancora lontana. Si dovranno infatti sistemare le tante criticità rilevate in questi anni. I buchi sulle tubature a Malamocco, le ossidazioni dei metalli, la corrosione degli steli e dei tensionatori delle cerniere. E la mancata manutenzione. Scade oggi il termine ultimo

per presentare domande per il bando lanciato dal Consorzio sulla manutenzione delle paratoie di Treporti. 18 milioni di euro per la rimozione e sostituzione delle paratoie incastrate e per la pulizia dei cassoni da sedimenti e detriti. Altra gara annunciata, ma non ancora avviata, quella per sostituire gli elementi «ammalorati», le parti attaccate dalla corrosione e gli acciai non corrispondenti a quelli previsti dal progetto. Ma Ossola è fiducioso. «Nonostante le traversie del passato», dice, «il funzionamento è perfetto. Le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno. Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know-how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro». —

 BY-NC-ND. ALIQUINI DIRITTI RISERVATI

INCONTRO RSU-CONSORZIO

Sindacati preoccupati «No agli affidamenti di incarichi all'esterno»

Dipendenti del Consorzio preoccupati per il loro futuro. E per le possibili procedure di mobilità. Al momento non previste ma «non escludibili in un prossimo futuro». Le rappresentanze sindacali dei lavoratori del Consorzio Venezia Nuova si sono incontrati ieri con i vertici del Consorzio, il direttore tecnico Giovanni Zarotti e il direttore amministrativo Ni-

coletta Doni. «Abbiamo espresso la nostra contrarietà», scrivono in una nota i rappresentanti delle Rsu, «alla nuova annunciata emorragia di competenze verso l'esterno, a cui ci opponiamo. Ulteriore «motivo di preoccupazione è costituito dallo stato di indeterminazione sulla gestione, che dovrà scattare dal 31 dicembre 2021».

È stata comunicata la creazione di due nuovi uffici che si dovranno occupare delle attività di coordinamento della progettazione e della produzione. Sia per la conclusione delle opere alle bocche sia per le «opere diffuse». L'ufficio Uav (Avviamento) ora nel Consorzio sarà assorbito nei due nuovi uffici, con il distacco di tre tecnici che si occuperanno della movimentazione delle paratoie a partire dal 4 febbraio prossimo. Anche questa una linea che i sindacati non vedono con favore. Perché si va nella direzione di affidare compiti sempre più strategici alle società Comar (Costruzioni Mose Arsenal, di proprietà delle grandi imprese azioniste del Consor-

zio Mantovani, Condotte e Fincosit, anch'essa commissariata nel 2015 dopo il Consorzio) e Thetis, la controllata del Consorzio che ha sede anch'essa in Arsenal.

Al momento della conclusione dell'opera (31 dicembre 2021) il Consorzio potrebbe cessare di esistere. A meno che non sia coinvolto nella fase della gestione e della manutenzione. Fase delicata, di cui non si leggono i contorni. «Il confronto con le rappresentanze sindacali», hanno detto i dirigenti del Consorzio, «potrà avvenire solo quando il Tavolo interaziendale sarà pervenuto a uno schema organizzativo e avrà verificato la necessità di risorse umane. —

A.V.

LA PRIMA FASE

78 paratoie installate Adesso le riparazioni

Nella foto in alto: la posa dell'ultima paratoia ieri mattina. A lato i tre commissari nominati tre anni fa: da sinistra Magistro, Ossola e Fienngo. Sotto: il jack-up a San Nicolò.



ERACLEA

Villaggio turistico a Valle Ossi Lipu: «Ripensare il progetto»

L'area ospiterà 14 mila presenze al giorno, 4 ristoranti, 2 bazar e 3 piscine
Minoranza preoccupata per l'aumento del traffico e la sicurezza idraulica

Giovanni Cagnassi

ERACLEA. Villaggio turistico a Valle Ossi, l'opposizione all'attacco sul progetto di area turistica da 14 mila presenze giornaliere. E la Lipu di Venezia ha presentato le sue osservazioni alla variante del Comune di Eraclea, evidenziando incongruenze. Secondo la Civica con Talon, che vede tra i banchi della minoranza Giorgio Talon e Danilo Biondi, è necessario un ridimensionamento drastico.

«Le presenze previste nel Villaggio sono 14000, per maggior chiarezza 14000 al giorno», precisano, «un numero ben maggiore di tutti gli abitanti di Eraclea. Che preoccupa, non solo per l'impatto su un'area considerata tra le ultime "finestre naturali" sull'Adriatico, ma anche per gli stessi ospiti. Il costante turn-over porterà un aumento del traffico indotto, esponendo la località turistica a un aumento delle emissioni inquinanti e forti ingorghi nella principale via d'ingresso di Eraclea Mare. Non da trascurare sarà l'inquinamento acustico dell'intero villaggio. Altra questione rilevante è la Laguna del Mort, zona di particolare pregio e valore ambientale che non ricade all'interno della variante al

Pua (piano urbanistico attuativo): dispiace rimanga una questione marginale senza una programmazione e uno studio che la protegga e la valorizzi. Altro argomento è la gestione degli ingressi alla spiaggia del Mort che dovrebbe avvenire attraverso un regolamento per la fruizione dell'area. La spiaggia è in territorio comunale di Jesolo: attualmente non è stato chiarito se esiste un accordo, tra i due Comuni e la proprietà, per il coordinamento delle entrate e la gestione dei flussi».

Talon e Biondi affrontano il tema della sicurezza idraulica in darsena che sarà collegata al Piave attraverso delle porte che interrompono la continuità dell'argine. «Altro quesito», concludono, «è su che ne sarà delle strutture previste dalla variante al termine dei 30 anni di utilizzo? Manca un'analisi del fine vita del villaggio, non è stato realizzato un masterplan e linee guida per la riqualificazione dell'area che dovrà tornare allo stato naturale. Inoltre manca un cronoprogramma dell'intero progetto».

Sorgerà una struttura commerciale di 2000 mq, 4 ristoranti take way, 3 bar/gelateria, 2 bazar da 800 mq, 3 piscine e quattro campi sportivi, un teatro e due piazze. Per il momento sono iniziati gli interventi alle alberature. Secondo

la Lipu, permangono situazioni di minaccia legate al fenomeno di erosione delle coste, avanzamento del cuneo salino, non risolvibili se non con interventi strutturali. «Le opportunità generate dalla variante al Pua», spiegano i referenti dell'associazione, «consentono la valorizzazione e fruizione del sistema ambientale e rurale con caratteri migliorando le relazioni tra l'inseadimento di Eraclea mare e il nuovo villaggio, la diversificazione dell'offerta turistica con un incremento dell'occupazione. Il Pua vigente interviene con una soluzione che contribuisce alla creazione di offerta turistica similare ai caratteri esistenti nel territorio con un elevato indice di area utilizzata per presenza e con caratteri di non reversibilità e di bassa flessibilità gestionale. Del tutto irrisolta la problematica della modalità di accesso al mare che genera sostanziali incompatibilità con l'area comprendente la Laguna del Morto, tutelata ai fini della conservazione della biodiversità. Da segnalare che emergono contrasti e incongruenze del Pua con le norme vigenti relativamente ai vincoli di rilievo paesaggistico, che ha valenza paesaggistica e detta prescrizioni e vincoli, oltre che dal Ptcp (piano territoriale provinciale)».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'OASI

Laguna del Mort gli ambientalisti chiedono chiarezza

Che ne sarà della Laguna del Mort? Il Comune di Eraclea ha sempre chiuso un occhio, viste le frequentazioni imbarazzanti dei naturisti, e girato le spalle al Comune di Jesolo che è competente territorialmente. Qualche sorrisino, un po' di sarcasmo e tutto è stato abbandonato a se stesso. Ma l'impatto alle sue spalle potrebbe essere insostenibile per un'area ambientale così delicata e vincolata che nei fine settimana estivi arriva ad accogliere fino a 5 mila persone. Ora avrà anche un mega villaggio turistico proprio dietro e non potrà che diventare spiaggia di riferimento. Ecco perché anche su questi aspetti gli ambientalisti chiedono di fare chiarezza prima che sia troppo tardi e partano i lavori.



Il progetto del villaggio turistico a Valle Ossi, avrà una struttura commerciale di duemila metri quadrati

TONINELLI: AUTOSTRADATE, SPAZIO AI TERRITORI

Intervista al ministro che guarda con favore all'autonomia e alla holding pubblica di Zaia

SALMASO / APAG.12



Toninelli: «Gli utili delle autostrade debbono restare nel territorio»

Il ministro guarda con interesse alla holding pubblica di Zaia «I Benetton? Lavoro per ribaltare il sistema, più equità»

«Le strade tornate all'Anas? La riforma Delrio sulle Province è stata un disastro»

Albino Salmaso

L'eterogeneità dei fini può mettere d'accordo due tenaci avversari come Danilo Toninelli e Luca Zaia: il ministro 5 Stelle delle Infrastrutture, dopo la tragedia di Genova, coltiva l'idea di rinegoziare le concessioni delle autostrade italiane, mentre il governatore leghista del Veneto punta a creare una holding a Nordest mettendo assieme Cav, Autostrade Venete e Autobrennero, società con forte presenza pubblica. Il banco di prova si chiama "autonomia differenziata" e ieri a Roma c'è stato l'ennesimo incontro tra la delegazione del Veneto e quella del ministero delle Infrastrutture, che ha competenze su tre importanti materie che Zaia chiede di gestire, alla pari di Fontana, mentre Bonaccini è più prudente e realista. Si tratta dei punti 11, 12, 13 e in parte 15 dell'articolo 117 della Costituzione che regola le materie concorrenti. Il percorso è ancora molto lun-

go e la prima tappa è fissata il 15 febbraio a Roma, quando il premier Conte convocherà i governatori di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna per consegnare loro le tre intese che dovranno essere firmate e poi approvate dal Parlamento. **Ministro Toninelli, al punto 12 si parla di porti e aeroporti civili. La Regione Veneto vuole pieni poteri sulla laguna di Venezia e sul Marco Polo di Tessera, terzo scalo italiano. Si può fare oppure no?**

«E' possibile avviare un maggiore coinvolgimento degli enti territoriali in termini di progettazione e impulso ai piani di sviluppo aeroportuali, ma nella consapevolezza che solo il Piano nazionale aeroporti, che noi miglioreremo, consente quella visione di insieme in grado di garantire economie di scala e una crescita più robusta. Lo stesso vale per i porti: riteniamo corretta una maggiore presenza degli enti locali, ben consci che le Regioni hanno già competenze significative».

Quali competenze possono essere cedute su queste materie?

«Stiamo lavorando con la ministra Erika Stefani e il suo staff in piena condivisione di

intenti. Alle Regioni andranno le funzioni più strettamente connesse alle specificità territoriali».

Autostrade e grandi reti di trasporti. Zaia ha lanciato il polo autostradale a Nordest con Friuli e Trentino Alto Adige, regioni a guida leghista. Le concessioni sono in capo a Cav, Autostrade Venete, Autobrennero e al gruppo Aberis-Benetton. Lei condivide questa idea del polo pubblico e come si può realizzare?

«Siamo impegnati ad ampliare la gestione squisitamente pubblica della rete autostradale. Esattamente come già sta accadendo, ad esempio, con la A22 Autobrennero e l'A4, in modo da tenere gli utili sui territori e garantire tariffe eque a chi viaggia».

Lei è ancora dell'idea di rinegoziare le concessioni autostradali con il gruppo Benetton?

«Ho ereditato contratti tutti sbilanciati a favore dei privati. In più, riguardo a Genova, abbiamo visto un caso clamoroso e tragico di mancata manutenzione. Ovvio che ci stiamo impegnando per ribaltare il sistema e renderlo più equo. In questo senso, nel Decreto Emergenze è stata inserita una nor-

ma importante che porterà alla progressiva riduzione del costo dei pedaggi».

A che punto siamo con l'ingresso di Anas in Veneto Strade e con la riclassificazione delle grandi arterie regionali che tornano in capo a Roma, dopo l'accordo del febbraio scorso?

«La riforma delle Province dell'ex ministro Graziano Delrio è stata un tale disastro che oggi con Anas stiamo completando la prima fase di ritorno alla società delle strade che erano appannaggio degli enti intermedi. Parliamo, ad esempio, di 725 chilometri di arterie venete. E' un percorso che si completerà con il parere delle commissioni parlamentari e un Dpcm, dopo il riesame da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tuttavia, un eventuale impulso della Regione potrà portare al trasferimento di ulteriori strade provinciali».

Alta velocità ferroviaria: il vicepremier Di Maio ha fatto capire che il M5s è pronto a rivedere la propria posizioni sulle grandi opere. Lei pensa di sbloccare i lavori sulla tratta Brescia-Verona-Vicenza? E si deve procedere al raddoppio della linea con quattro binari, oppure no?

«Premesso che non stiamo bloccando alcuna opera perché i cantieri proseguono sulla Brescia-Verona, si sta semplicemente effettuando una doverosa analisi costi-benefici che sarà conclusa a breve. L'obiettivo è sempre quello di migliorare il trasporto delle persone e delle merci in aree così importanti del Paese».

Venezia attende il completamento del Mose, lei ha assicurato che i fondi verranno trovati. Le ultime paratoie sono state posate: a che punto siamo?

«Il Mose sarà purtroppo ricordato come uno dei peggiori

scandali corruttivi della storia italiana. Tuttavia, trovandosi al 94% dello stato di realizzazione, va portato a termine in fretta e meglio di come lo abbiamo ereditato. Stiamo lavorando a una soluzione che riguarda non solo il completamento, ma anche la successiva gestione delle paratoie mobili in laguna».

Sulle grandi navi che entrano nel bacino di San Marco chi deve decidere: il suo ministero d'intesa con il sindaco Brugnaro oppure la Regione che rivendica nuovi poteri?

«Stiamo vagliando la soluzione migliore e più sostenibile per Venezia e i veneziani. Da troppi anni si discute di questo argomento senza arrivare a uno sbocco. Stiamo quindi stringendo su un paio di ipotesi che a breve condivideremo con i soggetti interessati e renderemo pubbliche». —

BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI



Daniilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture, eletto con il M5S a Milano

NUOVO PASSO IN AVANTI VERSO L'ATTESA RIQUALIFICAZIONE

Galleria di Montebello Pronti 400 mila euro per velocizzare l'iter

Il Comune userà i soldi del ribasso d'asta sulla progettazione per anticipare le procedure di certificazione pre-cantiere

Fabio Dorigo

Dieci anni. Il tempo amministrativo è relativo. «L'amministrazione comunale ha da tempo ravvisato la necessità di procedere al risanamento funzionale della galleria di Montebello in quanto arteria strategica per la viabilità cittadina e anche per il transito di veicoli diretti nella vicina Slovenia». Inizia così la relazione del dirigente Enrico Cortese. Da tempo? Il 20 aprile 2009 - fa sapere una riga dopo Cortese - l'amministrazione comunale (Dipiazza bis, ndr) ha approvato «in linea tecnica il progetto preliminare dell'intervento di riqualificazione funzionale della galleria di Montebello - Piazza Foraggi».

La relazione di Cortese è allegata alla delibera comunale del 21 gennaio che dispone l'u-

tilizzo dei 416.448 euro derivanti dal ribasso d'asta per la gara della progettazione esecutiva da un milione di euro, vinta lo scorso ottobre dal raggruppamento temporaneo formato da Technital di Verona, Prometeo di Roma, Simm e Geosyntech di Trieste per 583 mila euro.

«Al fine del tempestivo avvio della gara per l'affidamento dei lavori - si legge nella delibera proposta dall'assessore ai Lavori pubblici Elisa Lodi - risulta necessario anticipare quanto possibile la procedura di individuazione del soggetto verificatore del progetto, per poter approvare in tempi rapidi i relativi atti contrattuali e di gara». Una fretta "surreale" visto che l'urgenza della riqualificazione della galleria risale all'inizio del Duemila.

La prima giunta Dipiazza l'aveva inserita nel Piano delle

opere improcrastinabili del 2002. Qualcosa comunque si muove anche se ancora non si vede la luce in fondo al tunnel di Montebello. Il cantiere, rivisto e corretto dal sindaco in persona (per evitare la chiusura al traffico dell'importante arteria), vale 12 milioni di euro (già in cassa "da tempo").

«Masoli (Simm, ndr) e compagni, in senso non bolscevico, hanno vinto la gara e stanno facendo il progetto. Ora stiamo facendo un'altra gara per validarlo. Entro marzo-aprile sarà presentato il progetto esecutivo. Luglio, agosto o settembre che sia poco importa, purché parta. L'importante è che sia entro l'anno. Poi basta un ricorso al Tar per ritardare tutto», aveva dichiarato Roberto Dipiazza nell'intervista di fine anno. L'ottimismo è il sale della vita. —

 BY-NC-ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI



LA PROPOSTA VINCITRICE

Un "tunnel nel tunnel" da un milione per evitare la chiusura al traffico

La base della gara di progettazione era elevata, un milione di euro. D'altra parte il rifacimento della galleria di Montebello è un'opera imponente: un cantiere da 12 milioni di euro già finanziato. L'importo così rilevante

ha portato i candidati a proporre soluzioni originali (volute dal sindaco Roberto Di Piazza) per consentire lo scorrimento del traffico durante i lavori di manutenzione ed evitare al minimo i disagi. Quella proposta dal

gruppo vincitore della gara è tratta dalle tecniche impiegate in ambito autostradale. «Di fatto si crea una seconda galleria all'interno della galleria principale, una struttura prefabbricata lunga circa 300 metri viene inserita all'interno del tunnel, creando uno spazio fra il soffitto e la strada in cui gli operai possono lavorare» ha spiegato il dirigente ai Lavori pubblici Enrico Conte. Il costo della sola struttura è di circa un milione di euro. —



La galleria di Montebello attende dal 2002 il cantiere per la riqualificazione. Foto Lasorte

Case sempre più belle e care: mercato che vale 21 milioni

La fotografia del panorama cittadino dall'osservatorio dell'agenzia Phosphoro che collabora con l'Opera: «I ragazzi ormai chiedono solo stanze singole»

di Maddalena Di Tolla Deflorian

► TRENTO

È un mercato che vale almeno 21 milioni di euro all'anno, con un calcolo approssimativo ma realistico, quello degli affitti di alloggi privati per studenti universitari, a Trento. Ne abbiamo parlato ieri con **Simone Cesana**, socio fondatore e amministratore dell'agenzia di gestione immobiliare Phosphoro, con sede a Trento. La sua agenzia, nata nel 2001 dalla famosa "Bacheca Alloggi", e dal 2008 entrata a far parte del Gruppo Windows on Europe, è oggi il secondo attore sul mercato degli affitti universitari, dopo la cooperativa Il Faggio. Phosphoro gestisce 300 posti letto a Trento, altri 150 sono invece in realtà come Verona, Pisa, Milano (che ha un giro d'affari di almeno un miliardo di euro, per dire). Su un totale di circa 5000 posti letto occupati sul mercato privato ma dispersi fra una cooperativa e molte piccole agenzie, quella gestita dall'agenzia è una fetta significativa e monitorata in continuo da anni, anche grazie alla ormai consolidata collaborazione con l'Opera Universitaria. Il lavoro svolto è quello di una vera e propria gestione dell'immobile per conto del proprietario: locatore/proprietario e studente locatario non si incontrano e l'agenzia intermedia su tutto, iniziando il lavoro proprio alla

firma del contratto.

Costi - Il costo medio di una stanza singola (spese escluse) oscilla fra un minimo di 250 euro al mese, passando dai 350, per arrivare fino ai 380 euro. Le due variabili che determinano il prezzo sono la collocazione dell'alloggio e la sua qualità interna. "Gli appartamenti meno belli si affittano con più fatica e sempre dopo" spiega. Ovviamente gli appartamenti centrali costano di più e quelli meglio ristrutturati idem. Le spese mensili sono elevate: parliamo di 50-80 euro, sempre per un posto singolo. Consistono in tariffa rifiuti, spese condominiali, luce, gas, eccetera. Un posto singolo, spese comprese, di prezzo medio vale per Phosphoro insomma circa 330-450 euro al mese.

Richieste - La richiesta diffusa oggi da parte dei ragazzi che affittano casa a Trento per studiare nel nostro ateneo è avere un posto in camera singola e naturalmente l'accesso alla connessione internet. La vicinanza al centro della città è altrettanto richiesta: già la zona di San Pio X, per capirci, conta come periferia per gli studenti. La qualità di arredi e forniture incide oggi parecchio su richiesta e prezzo. Non sono richiesti invece i parcheggi per le auto. "Purtroppo come livello di classificazione energetica invece andiamo male: abbiamo a disposizione da affittare appartamenti di classe dalla D in

giù" spiega Cesana. L'agente spiega poi che una difficoltà per rendere un buon servizio è data dal fatto che si tratta sempre di "adattare" gli appartamenti agli studenti, in quanto oggi le case nuove, con un design più innovativo e versatile, ancora non sono sul mercato per gli universitari. E' noto poi che oggi i ragazzi mandano avanti a "intermediare" sempre i genitori, cosa che le vecchie generazioni facevano meno.

Trend - "Lavoriamo nella città che ha meno bisogno di noi" ironizza Cesana. In effetti, l'Opera Universitaria di Trento - come abbiamo ricordato negli articoli precedenti - offre molti alloggi pubblici rispetto ad altre città universitarie. "Diciamo che comunque i proprietari di appartamenti centrali non avranno mai problemi per affittare, anche se davvero crescesse ulteriormente la già alta offerta di alloggi proposta dall'Opera sul mercato - spiega Cesana - perché gli studenti oggi pagano anche fino a 100 euro in più al mese pur di stare in centro". Si conferma poi la ciclicità del mercato degli affitti. Si parte a settembre, fino ad agosto dell'anno dopo. "Unica eccezione - ricorda Cesana - gli studenti Erasmus, che faticano a trovare alloggi a breve termine sul mercato privato, perché naturalmente lasciano sfitto troppo presto il loro posto."





Gli studenti cercano case in affitto soprattutto in centro storico

CASIER CONTRO TREVISO

No al sottopasso sul Terraglio Est e Tavolo tecnico con polemica

Tavolo tecnico per il Terraglio Est con polemica di Casier che critica l'assenza politica di Treviso, presente solo con dei tecnici. / A PAG.19

IL PROGETTO

«Terraglio Est, sottopasso troppo costoso» Una mega-rotatoria su via Sant'Antonino

Ipotesi di Veneto Strade lanciata ieri al tavolo tecnico sul secondo stralcio. Polemica per l'assenza di Conte e Zampese

Il sottopasso costa troppo: ora si studia il piano B. Il tavolo tecnico sul Terraglio Est "cestina" i vecchi progetti e si prepara a una nuova versione. L'imperativo categorico rimane: «Il secondo stralcio s'ha da fare». Ieri, nel palazzo di vetro di Veneto Strade a Mestre, si è svolto il tanto atteso incontro tecnico sul completamento del Terraglio Est, dalla zona industriale di Dosson fino alla Tangenziale sud di Treviso, altezza Ca' Foncello. Il vertice tecnico-politico è durato almeno un'ora e sono stati affrontati diversi temi. Era presente, assieme ai tecnici di Veneto Strade capitanati dal direttore generale Silvano Vernizzi, anche l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti. Non mancavano i rappresentanti istituzionali dei Comuni dell'Hinterland, da Casier a Preganziol a Silea. Assenti invece Mario Conte, primo cittadino di Treviso, e il presidente della Provincia Stefano Marcon. Un'assenza stigmatizzata da Simona Guardati, vicesindaco di Casier, quella di Conte soprattutto. Tentennamenti politici? «Niente affatto», dice Conte, «era un tavolo tecnico e abbiamo mandato i nostri tecnici. Noi abbiamo ben chiaro qual è la direzione politica, chi teme ripensamenti stia tranquillo. Quella dei ripensamenti e dei controsensi era l'amministrazione di otto mesi fa, noi siamo favorevoli all'opera. Ci confronteremo con tutte le componenti del territorio, anche le più criti-

che, e lavoreremo per abbattere l'impatto ambientale. Nondimeno», conclude Conte, «abbiamo a cuore la nascita dell'infrastruttura, che è strategica, e vogliamo che venga realizzata nel migliore dei modi». Ma dal punto di vista tecnico ora che succede? A questa domanda risponde Vernizzi che mette in chiaro come l'input di riprogettazione, per ora, sia soprattutto legato alla necessità di contenere i costi dell'opera: «40 milioni per 3,3 chilometri di strada sono un po' troppi, è un costo che rischia di apparire assurdo. Nella zona di Sant'Antonino la falda si trova a un'altezza di un metro o un metro e mezzo sotto il piano campagna: quindi una galleria-sottopasso ha costi elevati di realizzazione». Appuntamento a metà marzo per valutare le ipotesi alternative, due in particolare: un cavalcavia su Sant'Antonino («che però sarebbe troppo rumoroso e impattante», dice Vernizzi) o una rotatoria a raso. Il compito di ridisegnare l'assetto dell'ultimo miglio del Terraglio Est spetta ora ai progettisti di Veneto Strade. Solo dopo il preliminare, atteso per marzo, si potrà appaltare la progettazione definitiva. La missione, come avvenuto per il primo stralcio, ora è una: limitare il costo dell'infrastruttura. Conte assicura: «Domani mi relazionerò con i nostri tecnici: valuteremo con estrema responsabilità tutti i costi e andremo avanti». —

Matteo Marcon





IL FOCUS

L'arteria collegherà Dosson al Ca' Foncello

A fianco via delle Industrie e Conte. Sopra il tracciato con due piccole rotonde, a cui se ne aggiungerà ora una terza, grande, su via Sant'Antonino

LAVORI PUBBLICI

Ponte Ruzzante, via al cantiere per la messa in sicurezza

Da giorni code in tangenziale a causa dell'intervento

La struttura perdeva i pezzi

Dopo i sopralluoghi

la decisione di intervenire

Code e disagi in tangenziale: in corso i lavori per mettere in sicurezza ponte Ruzzante. È partito in questi giorni, infatti, il secondo cantiere necessario al rifacimento dei giunti e i "copri-ferro" in calcestruzzo della struttura, che aveva manifestato problemi sia al di sopra, sulla tangenziale, che sotto, sulla strada che collega l'area della Ghirada con il quartiere residenziale a sud di Santa Maria del Sile. I lavori su quest'ultima, più urgenti visti i piccoli cedimenti di intonaci esterni alla struttura che con la loro caduta potevano creare pericolo ad automobilisti, ciclisti e pedoni in transito, erano durati circa un mese, tra gennaio e febbraio 2018. Proprio quei lavori avevano mostrato la necessità di intervenire anche al di sopra, sulla tan-

genziale del capoluogo. È così che ora, grazie al finanziamento della regione, Veneto Strade ha potuto dare avvio al cantiere. Cantiere che comporta un restringimento della carreggiata in direzione Paese all'altezza del ponte, e che provoca inevitabili code e disagi. In particolare negli orari di punta, vista la vicinanza con l'innesto dal Terraglio. Da Veneto Strade, che si sta occupando del cantiere, fanno inoltre sapere che l'ipotesi di lavorare alla messa in sicurezza in orario notturno non è possibile a causa di problemi di tenuta del calcestruzzo. A finanziare l'intervento è la regione, che ha finanziato quello di ponte Ruzzante ed altri 19 interventi a strutture simili in Veneto, per un totale di 15 milioni di euro di spesa. Lunedì prossimo 4 febbraio è previsto un sopralluogo con i vertici di Veneto Strade e l'assessore regionale De Berti. —

A.B.V.





AMIANTO NEL CANTIERE DELLA PEDEMONTANA «SEQUESTRATE L'AREA»

NORDIO / APAG. 26

Amianto nel cantiere Spv fra Altivole e Riese «Sequestrate quell'area»

La perita del tribunale trova cumuli di tubazioni coperti con i teli: il legale dei Piccolotto che hanno già ottenuto lo stop ai lavori: «Ora fate chiarezza»
ALTIVOLE. Amianto nel cantiere della Superstrada Pedemontana tra Altivole e Riese: a rilevare dei cumuli che giacciono da tempo è stato il perito del tribunale di Padova in materia forestale Marina Lecis mentre martedì svolgeva un sopralluogo nella proprietà Piccolotto, al centro di una controversia tra proprietari e la concessionaria Spv. Recentemente, come noto, il Tribunale ha bloccato il cantiere in attesa che sia eseguita una consulenza tecnica d'ufficio (Ctu), per valutare il danno causato dai lavori alle piantagioni di kiwi biologico.

LA SORPRESA

«Quando ho visto quei cumuli sono rimasta inorridita», spiega la dottoressa Lecis, «per un motivo molto semplice: in tutta la documentazione pubblica sui lavori per la Spv in questa zona mai si è parlato di interferenze con tubazioni in cemento-amianto nel sottosuolo. Se la cosa fosse stata nota ne avrei tenuto conto nella prima perizia che ho effettuato sui danni causati all'azienda Piccolotto. Ricordo che per il trattamento di questo materiale altamente pericoloso esiste un preciso disciplinare per evitare la dispersione di fibre di

amianto che possono rivelarsi mortali per chi le respira».

I cumuli, uno al chilometro 59,600 della Spv nel comune di Altivole e uno al km 60,700 in quello di Riese, risultano inglobati da teloni e il contenuto, ovvero amianto, è chiaramente indicato. Il problema è che non si conosce da quanto tempo si trova lì e soprattutto se sono state utilizzate tutte le cautele per asportarlo senza rischi per le persone che operano nel cantiere: ma anche per quelle che abitano nelle vicinanze, come appunto la famiglia Piccolotto. L'origine di queste ampie porzioni di cemento-amianto paiono essere le tubazioni dell'acqua ad uso agricolo del Consorzio di Bonifica Piave, tolte per permettere il passaggio della Spv: tubi vecchissimi, posati quando ancora non si conosceva il rischio amianto, tant'è che ora, anche per il passaggio dell'acqua non potabile, si usa altro materiale come il pvc o l'acciaio.

LE CAUTELE

«La preoccupazione, che mi riguarda anche in prima persona visto che più volte sono stata in quell'area, sta nel fatto che non si sapeva nulla di questa presenza: lecito quindi chiedersi se sono state utilizzate tutte le cautele per il trattamento di queste parti in amianto. Purtroppo abbiamo visto troppo spesso che in questo cantiere si è lavorato con ap-

rossimazione e la distruzione della rete irrigua dell'azienda Piccolotto lo dimostra».

La cosa è stata segnalata allo Spisal che ha un accordo in essere con chi sta realizzando la Spv per lo smaltimento di questi rifiuti: «Un dovere farlo», continua la dottoressa Lecis, «perché vengano fatte le verifiche del caso».

Il ritrovamento avrà anche un risvolto sulla causa che vede protagonista l'azienda agricola Piccolotto: parte del materiale di scavo, proveniente dalla zona dove si presume siano state tolte le tubazioni in cemento-amianto, sono state depositate ai confini della proprietà.

L'ESPOSTO

Oggi l'avvocato Giorgio Destro che tutela la famiglia Piccolotto depositerà un esposto chiedendo che tutta l'area venga quanto prima posta sotto sequestro per accertare che non vi sia stato il rischio di dispersione di fibre di amianto. —

D. N.

BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





La perita del Tribunale Marina Lecis davanti ai tubi coperti di nylon all'interno del cantiere

SAN ZENONE DEGLI EZZELINI

Residenze per anziani commessa da 20 milioni per la Carron Spa

SAN ZENONE. Maxi commessa da venti milioni di euro per la Carron Spa di San Zenone degli Ezzelini. La società ha posato ieri la prima pietra per la realizzazione di una nuova R.S.A., residenza socio assistenziale, nel Comune di Nichelino (Torino). «Abbiamo deciso di investire sempre più nella realizzazione di queste nuove infrastrutture sociali, le R.S.A., come settore strategico, con l'obiettivo di realizzare dei centri residenziali e aggregativi che migliorino la qualità della vita degli ospiti» spiega l'architetto Diego Carron, presidente del gruppo trevigiano. In questo intervento l'azienda Carron, specializzata nella realizzazione di complessi interventi edilizi di varia natura, tra cui anche presidi ospedalieri e strutture turistico ricettive, non è infatti solo costruttrice, ma anche proprietaria. La nuova S.R.A., da 120 posti, sarà certificata in classe energetica A, si svilupperà su sei piani fuori terra e sarà dotata di tutti gli spazi necessari per una ottimale fruibilità da parte degli ospiti, garantendo non solo adeguati livelli di assistenza di tipo sanita-

rio-riabilitativo con ambulatori e palestre, ma anche spazi dedicati alla socializzazione, alle attività educative e alla cura di sé come parrucchiere e podologo. Accoglierà persone totalmente o parzialmente non autosufficienti e sarà convenzionata con le Asl piemontesi. La fine dei lavori è prevista per la primavera del 2020.

«Si tratta di strutture quanto mai necessarie, in questo periodo, per adeguare i servizi assistenziali alla realtà demografica» sottolinea l'architetto Diego Carron, «ecco perché ci stiamo focalizzando anche su questo settore, funzionale allo sviluppo sociale». Sempre a Torino, ad esempio, Carron sta infatti già realizzando altre due R.S.A. composte da 200 posti ciascuna, per accogliere 400 ospiti in totale. Anche in questo caso l'azienda di San Zenone è promotrice dell'iniziativa. «E abbiamo altri interventi della stessa tipologia in programma» anticipa Carron. La società impiega circa 200 dipendenti con un indotto di un migliaio di altri collaboratori ogni giorno. —



Il rendering del progetto firmato Carron



Sul sito le schede dei primi 5 immobili: Ca' Zenobio supera quota 10 l'ex Polstrada stimata 3,3. È la nuova politica del presidente Garofalo

I gioielli di Fondazione in vendita on line

Area Secco a 10 milioni

Questura a 16, Tolpada a 5

L'OFFERTA

Cinque immobili in offerta on line: l'ex Questura, villa Lina in viale Vittorio Veneto, già sede della Polstrada; il complesso Tolpada nell'omonima via, l'ex area Secco lungo il Terraglio, Ca' Zenobio a Santa Bona.

Fondazione Cassamarca ha cominciato ieri la nuova politica di dismissione del suo patrimonio. E come aveva annunciato il nuovo presidente Luigi Garofalo, facendone un cavallo di battaglia della gestione post De Poli, sono state pubblicate sul sito le schede tecniche, con le potenzialità edificatorie e i vincoli di ciascun immobile. E in calce, il prezzo dell'immobile a bilancio. Le valutazioni, verosimilmente, faranno già discutere: in teoria, Ca' Spineda ha messo in vendita aree e immobili per oltre 44 milioni di euro. Ma la cifre a bilancio non sono state del tutto allineate al mercato. E basta vedere la scheda dell'ex questura, a bilancio postata ad oltre 16 milioni. Recentemen-

te, nel corso di un incontro ad hoc in Fondazione, era stata ricalibrata fra i 9 e i 10 milioni. Ecco i dettagli dei 5 immobili.

AREA EX SECCO

Localizzata ai confini fra i territori di Preganziol - Casier, rientrando nel vasto compendio acquistato attorno a villa Franchetti, rappresenta forse la *new entry*, dopo la decisione di vendere le aree e non dar seguito al progetto di sviluppo immobiliare attorno a villa Franchetti (che avrebbe potuto portare in dote quasi 25 milioni a Ca' Spineda). Sono 42.962 mq, che Fondazione vuol quotare, a bilancio, 9,330 milioni di euro.

EX QUESTURA

È della controllata Carlo Alberto srl, e ha già il permesso per il recupero edilizio ad alto tasso "green", su 7.572 metri quadri, con potenzialità commerciali e residenziali, peraltro di alta gamma. A bilancio, per Ca' Spineda, si attesta a 16,756 milioni.

CA' ZENOBIO

È il suggestivo complesso

lungo via Santa Bona, con la parte della villa (913 mq) e una barchessa splendidamente affrescata di 50 mq. Ma comprende anche la biblioteca, la centrale termica e anche una chiesetta (pertinenze per altri 355 metri quadri). In totale sono 27.04 mq, cui va aggiunto il parco, che sfiora i 10 mila metri (per l'esattezza 9.944 mq). Per Fondazione si parte dai 10,524 milioni messi a bilancio.

TOLPADA

L'immobile sorge nell'omonima via, ha destinazione direzionale, su complessivi 1405 mq, cui si aggiunge l'area esterna di altri 400, Ca' Spineda l'ha iscritta a bilancio per 4,992 milioni.

VILLALINA

Di proprietà della controllata San Martino 1, sorge in via Brigata Treviso. Ha 1.700 mq di residenziali, su 4 piani, mentre l'area esterna è di 3.850 mq. A bilancio l'immobile già ufficio della Polstrada ha un valore di 3,360 milioni. —

A.P.

BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI





Dall'alto in basso, in senso orario, 1, il complesso di Ca' Zenobio a Santa Bona; 2 l'area ex Secco, 3 villa Lina ex sede della Polstrada; 4 l'immobile di via Tolpada; e 5 l'ex Questura di via Carlo Alberto

Villa Emo, la cordata d'imprenditori non c'è

Salta la riunione ad Assindustria chiesta dal vicesindaco di Vedelago: «Parlerò quando avrò una proposta concreta»

Anche la raccolta fondi fra i seimila soci della banca appare di difficile attuazione
Maria Chiara Pellizzari

VEDELAGO. È sfumato l'incontro nella sede trevigiana di Assindustria per mettere in piedi una cordata d'imprenditori locali con l'obiettivo di acquistare villa Emo. Il tavolo avrebbe dovuto tenersi ieri tra il Comune di Vedelago – per iniziativa del vicesindaco Marco Perin – e alcuni membri del direttivo dell'associazione. Ma l'appuntamento è stato rinviato. «Stiamo studiando a fondo la questione», dice il sindaco Cristina Andretta.

GARACONTRO IL TEMPO

È una corsa contro il tempo quella intrapresa dal Comune per tentare di evitare che la palladiana villa di Fanzolo finisca in mani straniere. L'amministrazione comunale, nonostante la banca abbia già comunicato l'accettazione dell'offerta da parte di un investitore straniero – che ha messo sul piatto 15 milioni di euro – non si è arresa. «Al Comune spetta la prelazione», ha ricordato Perin. Ma il Comune non ha i fondi.

Quello che l'amministrazione Andretta sta tentando proprio in questi giorni è di raccogliere i fondi da un team di imprenditori locali, per poi esercitare il diritto d'acquisto allo stesso prezzo offerto dal privato. L'ulteriore idea del «coinvolgimento della base sociale», lanciata sempre da Perin, in aggiunta alla cordata, sembra meno percorribile. Il sindaco Cristina Andretta precisa che «non può essere il Comune a chiedere ai soci della banca di investire i loro risparmi nell'ac-

quisto della villa».

E la raccolta fondi collettiva per ora non è stata avviata, anche perché la possibilità che ognuno dei 6mila soci possa contribuire versando mille euro, arrivando a 6 milioni, non è semplice da concretizzare. Non tutti i soci hanno la possibilità economica, o l'interesse.

CORDATA AZERO

Anche sul fronte della cordata d'imprenditori per ora siamo al punto zero, perché servirebbe un progetto, ad oggi tutto da costruire. Sarebbe più semplice che acquistasse la villa un singolo imprenditore, ma nessuno ad oggi si è fatto avanti. «Potrò espormi pubblicamente quando avrò una proposta concreta», le parole di Perin, che sta continuando la sua battaglia, sottraccia. E dal Credito Trevigiano, anche ieri, il direttore Claudio Giacón lo ha ribadito: «L'offerta che abbiamo accettato è l'unica che è arrivata, se dovessero arrivarne altre, prima del rogito, valuteremo quali margini ci sono. Ma abbiamo firmato un patto di riservatezza con l'investitore, non posso dire altro». È chiaro che il CdA della banca, presieduto dall'avvocato Piero Pignata, è vincolato al silenzio.

NON SMUOVERE ACQUE

Il timore è che tutto il «cancan» scoppiato sulla vicenda della vendita, possa disturbare l'acquirente. E per la banca si tratta di un'occasione da non lasciarsi sfuggire. Prima di tutto «perché la villa non rientra tra gli asset strategici all'attività bancaria». Questa la motivazione che ha portato il cda, con 5 voti favorevoli, e 2 contrari (Giuseppe Romano e Annalisa Pellizzari), a dire «sì alla vendita». Il mandato a vendere, ricorda Rena-

to Mason, socio del Credito, «il cda lo ha ricevuto tre anni fa dal commissario, che ha definito la villa un fardello, indicando al direttivo la strada della vendita della villa per uscire dalla crisi. Allora nessuno dei soci si è opposto, e adesso è troppo tardi».

La petizione lanciata online da Paolo Mazzocato, cliente del Credito, nonché figlio e nipote di soci, «per dire NO alla vendita» continua a raccogliere consensi.

QUASIMILLE FIRME

«Le firme depositate alla segreteria del Credito sono 975, ma abbiamo deciso di tenere aperta la petizione, per esprimere il dissenso, che nella comunità c'è, ed è forte», dice Mazzocato. Sono oltre 1.120 le firme raccolte, in 5 giorni. Ma anche i cittadini sembrano rassegnati: «Era giusto che in qualche modo si aggregasse il dissenso attorno a questa operazione. Ho incontrato l'avvocato della banca, Fabio Longhi, ma non abbiamo ricevuto risposte concrete», spiega il promotore della petizione. La decisione di vendere è ormai presa.

COMPRATORE D'OLTRALPE

Appassionato di Palladio, probabilmente francese, l'acquirente ha già garantito che si farà carico di interventi di ristrutturazione e restauro, che la banca non potrebbe sostenere. «A questo punto, come soci non possiamo che chiedere che nel contratto vengano inserite delle clausole, per garantire la visitabilità della villa, stabilendone i modi», l'appello di Mason, «la concessione di una parte dell'antico borgo in comodato al Comune e la valorizzazione dell'antico brolo. Restiamo in attesa di rassicurazioni su questi punti». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Villa Emo di Fanzolo durante una iniziativa dedicata al vintage



Marco Perin, vicesindaco



Claudio Giacon, Bcc

ARTIGIANI VOLONTARI

Danni da glicine La Cna restaura la scalinata

Saranno gli artigiani di Cna a restaurare gratis, con le antiche "ricette" del Palladio, una parte della scalinata di Villa Emo. L'intervento rientra in un "cantiere-scuola" e sarà inaugurato il 6 aprile, al termine della formazione in aula del corso di "Avviamento al restauro degli edifici di interesse storico artistico e monumentale".

Imparare a restaurare edifici storici è infatti un plus importante per un'impresa edile. E Cna, con questo progetto che vede la partnership di Edilcassa Veneto e Cosvem, consorzio che associa 87 ditte artigiane, e la collaborazione del Credito e della Fondazione Villa Emo, sta offrendo alla quarantina di imprese e professionisti che hanno aderito l'opportunità di acquisire le competenze per intervenire su edifici del valore di Villa Emo, sottoposti a vincolo della Soprintendenza. I partecipanti al corso saranno impegnati sul campo, nell'intervento di restauro degli intonaci delle spallette laterali e degli elementi lapidei della scalinata di Villa Emo, che fino a qualche tempo fa era ricoperta da un glicine che aveva rovinato gli intonaci.

Su richiesta della Soprintendenza il glicine è stato rimosso, lasciando molto visibili i danni creati dalla pianta. «Abbiamo effettuato uno studio scientifico sui materiali che ci ha permesso di ricostruire le ricette degli impasti e degli intonaci che il Palladio utilizzò nel '500 su Villa Emo - spiega Pietro Rosanò, chimico, direttore scientifico del progetto e docente - le 40 ore del cantiere ci consentiranno di eliminare i materiali che non sono compatibili e di sostituirli con materiali compatibili». (m.c.p.)



LA PROCEDURA E I TEMPI PREVISTI

Ora i controlli, poi l'acquisto Per la prelazione 60 giorni

La banca mette a disposizione del compratore straniero tutta la documentazione. Ma ci saranno anche diversi sopralluoghi prima di concludere VEDELAGO. Sono partite le attività propedeutiche alla *due diligence*, passaggio indispensabile per arrivare al rogito di villa Emo entro l'anno. La banca sta accelerando, per chiudere la vendita anche prima del termine previsto. Le attività del Credito consistono ora nel mettere a disposizione dell'investitore straniero, probabilmente francese, tutta la documentazione sulla villa. Nell'arco di alcuni mesi, come stabilito nell'accordo tra le parti, l'aspirante acquirente farà eseguire la *due diligence* ai suoi consulenti tecnici. In concreto, la *due diligence* consiste in una serie di verifiche da parte dell'investitore: l'appassionato di Palladio si è infatti riservato di controllare che non ci siano fattori di rischio "nascosti", cioè che quanto dichiarato dalla banca corrisponda alla situazio-

ne di fatto. Ad esempio, l'ente regionale Ville Venete certifica attualmente che la villa è «in buono stato», non essendo pervenute segnalazioni contrarie. Ma, prima di mettere 15 milioni di euro, l'investitore ha avviato le verifiche immobiliari, sulla villa e sui relativi documenti. Conclusa quest'attività, che si protrarrà alcuni mesi, si andrà direttamente davanti al notaio. E la prelazione? «Il Comune, se desidera esercitarla, può farsi avanti anche adesso», spiegano dalla banca. Oppure, come avviene nella maggior parte dei casi, si può attendere la «denuncia» della vendita. In pratica, quando tutto sarà definito, il notaio redigerà un atto di vendita condizionata, i cui effetti saranno sospesi, sottoposti alla condizione che, entro 60 giorni dall'avviso notificato agli enti pubblici, né il Comune, né la Regione o lo Stato, esercitino «il diritto di supremazia». –

M. C. P.

© BY-NC-ND ALGUNO DIRITTI RISERVATI



La sede centrale del Credito Trevigiano nell'ex fattoria

