

Rassegna del 01/02/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

01/02/2019	Repubblica	4 Ripartire dalle grandi opere ma nel piano del governo c'è il pericolo scorciatoie	Ruffolo Marco	1
01/02/2019	Sole 24 Ore	2 Piano investimenti a rilento Salvini: decreto cantieri veloci	Santilli Giorgio	2

SCENARIO

01/02/2019	Adige	25 A31, Fugatti ribadisce l'uscita a Marco	Guarnieri Nicola	4
01/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mose, gara a tre per le manutenzioni c'è anche l'azienda di Marinese	Zorzi Alberto	6
01/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Accesso al porto, la protesta degli Ncc «Ingressi limitati». «Solo mezzi di servizio»	gi.co.	8
01/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 «Bella ma ci vivrei» gli universitari chiedono case	E.lor.	9
01/02/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	10 Il monito dell'assessore Cicero «Tangenziale, si realizzi prima il sottopasso di viale del Sole»	G.M.C.	10
01/02/2019	Corriere delle Alpi	14 Un programma da 130 milioni Veneto Strade parte dal Comelico	F.D.M.	11
01/02/2019	Gazzettino Belluno	9 Zone edificabili: trasformazione verde	Bertolio Valerio	12
01/02/2019	Gazzettino Padova	5 Prato, le statue parleranno: «Ciao, ecco la mia storia»	Cozza Nicoletta	13
01/02/2019	Gazzettino Padova	20 «Dateci un'alternativa alla Valsugana»	Cecchetto Michelangelo	15
01/02/2019	Gazzettino Pordenone	19 Circonvallazione, spuntano il sottopasso e le torri faro	Minca Emanuele	17
01/02/2019	Gazzettino Treviso	10 Cantieri senza fine «Rimborso di 100 euro»	Russo Lucia	19
01/02/2019	Gazzettino Treviso	11 Zaia sta con il territorio «Non facciamocela sfilare»	P.Cal.	21
01/02/2019	Gazzettino Treviso	11 Cordata della cultura «Centomila biglietti per salvare Villa Emo»	Filini Elena	23
01/02/2019	Gazzettino Treviso	14 Il Comune punta sullo sport nuovi impianti per 1,5 milioni	Maset Giampiero	25
01/02/2019	Gazzettino Venezia	6 Mose, tre offerte per l'appalto da 18 milioni sulla manutenzione	Vittadello Raffaella	27
01/02/2019	Gazzettino Venezia	6 «Consorzio e Thetis, la Regione salvi l'occupazione»	...	29
01/02/2019	Gazzettino Venezia	13 Altri 900mila euro per sistemare gli alloggi pubblici	E.T.	30
01/02/2019	Gazzettino Venezia	15 Porto, troppi ostacoli Il trasloco si complica - Porto, il trasloco si complica	Trevisan Elisio	31
01/02/2019	Gazzettino Venezia	21 Consumo di suolo, il Comune incontra le categorie economiche	T.Inf.	33
01/02/2019	Gazzettino Venezia	27 Piano casa, necessario limitare il consumo del suolo	Trevisan Marco	34
01/02/2019	Giornale di Vicenza	17 Bretella, Cicero accelera «In agosto il sottopasso»	Zorzan Alessia	35
01/02/2019	Mattino Padova	29 Collegamento Padova-Bassano ora i sindaci fanno quadrato	Bergamin Silvia	37
01/02/2019	Messaggero Veneto Pordenone	31 La bretella avanza Aperte al traffico altre due rotonde	Sartori Andrea	39
01/02/2019	Nuova Venezia	17 Il Consorzio si riorganizza A rischio 200 lavoratori - Cvn, piano di riorganizzazione aziendale paura per il futuro di 200 lavoratori	Tantucci Enrico	41
01/02/2019	Nuova Venezia	26 Corteo di Ncc fino a San Basilio scontro con il Porto sui limiti	Artico Marta	43
01/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15 Un manager di Goldman al vertice di Autogrill	...	44
01/02/2019	Repubblica	4 E intanto la crisi demolisce i big dell'edilizia	Puledda Vittoria	45
01/02/2019	Trentino	16 «Tariffe più alte per evitare i tir devianti»	...	46
01/02/2019	Trentino	19 Valdastico, faccia a faccia tra Valduga e Fugatti - Valdastico, Valduga in Provincia	...	47
01/02/2019	Tribuna Treviso - Nordest Economia - Top 500	41 Rusalen, sono affari di famiglia	Poloni Fabio	48
01/02/2019	Tribuna-Treviso	22 Terraglio Est, mega rotonda a S.Antonino I residenti: follia. Il Pd: Conte smentito	A.B.V.	50
01/02/2019	Tribuna-Treviso	28 «Amianto nel cantiere della Pedemontana» Il caso arriva in Regione	...	51
01/02/2019	Tribuna-Treviso	19 «Chi vuoi comprare si faccia avanti» L'appello di Garofalo	A.Z.	52
01/02/2019	Tribuna-Treviso	19 «Gli atenei restano in centro» Conte contro l'ipotesi trasloco	A.P.	55
01/02/2019	Tribuna-Treviso	18 «Villa Emo, un patrimonio se la prendano i "mezzadri"»	A.Z.	56

Ripartire dalle grandi opere ma nel piano del governo c'è il pericolo scorciatoie

L'unica modifica
varata al codice
degli appalti
alza il tetto dei lavori
senza gara e non piace
neanche ai costruttori

MARCO RUFFOLO, ROMA

Il premier Giuseppe Conte e con lui tutti i ministri del governo gialloverde sanno bene che la recessione in cui è scivolata l'Italia impone loro un cambio di passo, a cominciare da un rilancio in grande stile delle opere pubbliche, volano di crescita tanto più necessario ora che la spinta proveniente dalle nostre esportazioni si è affievolita per il rallentamento dell'economia mondiale. La strategia dell'esecutivo sembra poggiare su due tipi di interventi. Il primo è un piano nazionale di manutenzione straordinaria: ponti, viadotti, strade, edilizia scolastica e ospedaliera, opere contro il dissesto idrogeologico. E per velocizzarlo Conte annuncia di volersi rivolgere anche alla Protezione civile. Il secondo è invece un nuovo elenco di infrastrutture medio-grandi da sbloccare (tra cui raddoppi di autostrade, superstrade e linee ferroviarie), dal quale però restano fuori per adesso opere importanti come la Torino-Lione, la Gronda di Genova e l'Alta velocità Brescia-Padova, bloccate in gran parte dai veti dei Cinquestelle. Nell'elenco potrebbe entrare ad esempio il raddoppio dell'autostrada Cremona-Mantova, l'Alta velocità Napoli-Bari, la Statale Jonica 106 e l'autostrada Sassari-Olbia. Nella estenuante storia delle nostre infrastrutture, in realtà, non c'è governo che non abbia indicato una lista prioritaria di interventi. Rimasti quasi tutti al palo. Mettendo insieme, una dopo l'altra, le opere bloccate, l'Ance (l'associazione dei costruttori) ha da poco

aggiornato i conti del "non fare". Si tratta di quasi 600 infrastrutture, di cui 28 sopra i cento milioni, per un valore di 36 miliardi. Possiamo sperare che venga avviata in tempi rapidi almeno una piccola parte di questi interventi? I costruttori sono tutt'altro che ottimisti e si preparano a una mobilitazione permanente contro "l'inerzia decisionale" della politica. «Mentre l'Italia cade a pezzi - dice il loro presidente, Gabriele Buia - ci sono migliaia di imprese e di lavoratori che perdono il lavoro a causa dell'immobilismo». Dove nasce tutto questo pessimismo? Le aziende misurano innanzi tutto lo scarto tra promesse e provvedimenti. Era il 16 ottobre quando Matteo Salvini annunciava all'assemblea dell'Ance che entro novembre sarebbe stato riformato il codice degli appalti, reo di aver introdotto troppi paletti. Ma da allora nulla si è visto, neppure con il decreto semplificazioni. Adesso il vicepremier annuncia per l'inizio di marzo un altro decreto «per dimezzare - dice - i tempi dei cantieri». Finora però, di concreto è passata solo una modifica del codice che alza da 40 mila a 150 mila euro i lavori da appaltare senza gara. E' una norma che le stesse aziende contestano, ritenendola non una sana semplificazione ma piuttosto una scorciatoia pericolosa, perché riduce la trasparenza e aumenta i margini di corruzione. Così come una discutibile scorciatoia, secondo i costruttori, appare l'intenzione di Conte di affidarsi alla Protezione civile per accelerare gli interventi di manutenzione. Che sia un ritorno alla disinvoltata politica

dei "grandi eventi" che per sveltire gli appalti si limitava spesso a sospendere le norme vigenti? Insomma, il rischio è che invece di semplificare si ceda di nuovo alla politica delle "eccezioni". Eppure molto potrebbe essere fatto applicando quelle regole importanti del codice rimaste lettera morta, come l'accorpamento delle stazioni appaltanti, oggi frammentate tra migliaia di piccoli Comuni. Oppure modificando le regole troppo confuse che scoraggiano chi dovrebbe iscriversi all'albo dei commissari di giuria per gli appalti, e che rifiuta per paura di rispondere personalmente di eventuali errori. Tanto da costringere l'Anac a rinviare l'operatività di quell'albo. C'è poi un altro aspetto che preoccupa le imprese: il governo ha cancellato o svuotato una serie di "missioni" che stavano dando i primi frutti. Alle Infrastrutture era stata creata una "struttura tecnica" con il compito di individuare tutti gli intoppi procedurali e di superarli. E' evidente, infatti, come una delle cause dei ritardi sia proprio il continuo rimpallo tra diverse autorità, nonché la sovrapposizione di competenze. Ora quella struttura, dicono i costruttori, non funziona più. Nel frattempo sono state eliminate le due missioni di Palazzo Chigi - dissesto idrogeologico e l'edilizia scolastica - che avevano avviato un dialogo costruttivo con Regioni e Comuni. Mentre non è ancora operativa InvestItalia, la struttura di supporto alla politica di investimenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Piano investimenti a rilento Salvini: decreto cantieri veloci

La protesta Ance. Buia: il premier ci incontri. Vertice a Palazzo Chigi sul rilancio dei cantieri: Lega e M5s divisi sul codice appalti. Al Mef la centrale di progettazione, piano anti-dissesto da 7,7 miliardi

Giorgio Santilli

Si infiamma la partita degli investimenti pubblici, ora che la recessione tecnica è arrivata e il governo cerca nel piano di rilancio dei cantieri la risposta per il rilancio dell'economia (ieri se ne è parlato in un vertice Conte-Di Maio-Salvini). È una partita dentro il governo dove il leader della Lega Matteo Salvini ha detto di voler accelerare sulla riforma degli appalti e sulle semplificazioni con un decreto «cantieri veloci» da varare entro il 9 marzo, mentre il leader M5s Luigi Di Maio ha parlato di «riforma degli appalti in 7-8 mesi». E una partita fra governo e imprese, con i costruttori dell'Ance che, dopo la mobilitazione permanente proclamata mercoledì, ieri hanno fatto saltare il tavolo tecnico al Mise. «Sono costernato - dice il presidente Gabriele Buia - che il capo di gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e il vicecapo di gabinetto del Mise ci convochino per chiedere se l'emergenza del settore sia momentanea. Sono mesi che diamo cifre su una crisi gravissima, facciamo appelli, proponiamo soluzioni. Noi con i tavoli tec-

nici abbiamo chiuso e vogliamo un incontro con premier e vicepremier, per capire se vogliono accordarsi sulle misure necessarie al settore».

Al di là delle polemiche, lo stato dell'arte è che il governo finora non ha mostrato di capire la gravità della situazione. «Prima ci hanno detto - dice Buia - che con la legge di bilancio avremmo aumentato la spesa di cinque miliardi e alla fine sono arrivati a ridurre le risorse esistenti e la spesa tendenziale già prevista. Poi ci hanno detto che con il decreto semplificazioni avrebbero semplificato le procedure ma alla fine non è rimasta neanche una semplificazione. Scherzando con il fuoco».

Vari pezzi del piano del governo sono comunque in moto. Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa sta lavorando per presentare il suo piano anti-dissesto da 7,7 miliardi: 1,2 arrivano da risorse non usate da «Italia sicura» (la task force creata da Renzi a Palazzo Chigi) mentre 6,5 miliardi sono risorse nuove a un ritmo di 900 milioni l'anno. Anche qui - come in molti altri piani infrastrutturali - il governo ha scelto di cancellare il passato, azze-

rando «Italia sicura» e tornando ai protocolli con le Regioni che avevano marciato molto a rilento in passato. Lenta si è rivelata anche «Italia sicura» che però, secondo Ance, ha portato la spesa da 100 milioni l'anno a 500.

Un punto critico per il governo è la centrale di progettazione per cui è prevista l'assunzione di 300 tecnici. Si era discusso se dovesse andare al Mef, collocata all'Agenzia del Demanio, o ai Provveditorati alle opere pubbliche, sotto l'influenza del ministero delle Infrastrutture. Previsto per il 31 gennaio un Dpcm: Palazzo Chigi si orienta ad accogliere la posizione di Giovanni Tria, ma con un limite della competenza ai soli edifici (senza infrastrutture, dunque).

Infine il nodo della riforma del codice appalti che le imprese considerano una priorità. La Lega vuole farla subito, M5s frena. Anche qui, tutti i tentativi di accelerare sono finora falliti e la materia resta sul binario lento del Ddl delega sulle semplificazioni che è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 12 dicembre e non è neanche ancora arrivato in Parlamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il vicepremier leghista rilancia un nuovo decreto per semplificare, Di Maio frena sul codice appalti



Gabriele Buia. Il presidente dell'Ance dice basta ai tavoli tecnici sulla crisi dell'edilizia e chiede un incontro «politico» con il presidente del Consiglio Conte e con i suoi due vice Di Maio e Salvini



LE MISURE ALLO STUDIO**Riforma del codice appalti**

- Si è riaperta la partita nel governo sulle misure per sbloccare gli investimenti pubblici. Se ne parla dall'avvio del governo ma nulla è ancora accaduto. Il leader della Lega Matteo Salvini vuole accelerare la riforma degli appalti con un decreto «cantieri veloci» da varare entro il 9 marzo, mentre il leader M5s Luigi Di Maio ha parlato di «riforma degli appalti in 7-8 mesi», con riferimento al Ddl delega mai arrivato in Parlamento

Piano dissesto idrogeologico

- Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa sta lavorando per presentare il suo piano anti-dissesto idrogeologico da 7,7 miliardi: 1,2 arrivano da risorse non usate da «Italia sicura» (la task force creata da Renzi a Palazzo Chigi) mentre 6,5 miliardi sono risorse nuove a un ritmo di 900 milioni l'anno. Il governo ha scelto di azzerare «Italia sicura», tornando ai protocolli con le Regioni che avevano marciato molto a rilento in passato.

Cabina di regia progettazione

- Per il governo resta il nodo della centrale di progettazione prevista dalla manovra. Una cabina di regia che dovrà assumere 300 tecnici. Si era discusso se dovesse andare al Mef, all'Agenzia del Demanio, o ai Provveditorati alle opere pubbliche, sotto l'influenza Mit. Deve essere istituita con Dpcm (in scadenza): Palazzo Chigi si orienta ad accogliere la posizione di Giovanni Tria, ma con un limite della competenza ai soli edifici pubblici

VIABILITÀ

Per il governatore, «appena avremo sul tavolo un progetto faremo le opportune considerazioni e decideremo sentendo anche i territori interessati»

Il sindaco ha rilanciato la necessità di una circonvallazione per togliere il traffico dal centro città. «L'opera è assolutamente prioritaria rispetto ad altre strade»

A31, Fugatti ribadisce l'uscita a Marco Incontro tra giunte comunale e provinciale Valduga: «Prima vogliamo la tangenziale»

NICOLA GUARNIERI

n.guarnieri@ladige.it

Esattamente tre anni fa Provincia e Comune firmarono un protocollo d'intesa per sbloccare alcuni lavori pubblici di cui necessita la città della Quercia e fermi al palo da troppo tempo. Sul piatto piazza Dante ha messo 50 milioni di euro per migliorare la viabilità e colmare lacune legate alla casa di riposo e allo stadio Quercia. Lo scorso ottobre, però, l'ex governatore Rossi e la sua squadra di centrosinistra autonomista hanno lasciato gli uffici alla Lega e ai suoi alleati. E tra le carte passate assieme al testimone c'era ovviamente anche il protocollo. Per confermare gli impegni scritti da Trento, ieri pomeriggio sono saliti nel capoluogo il sindaco Francesco Valduga e gli assessori roveretani per un faccia a faccia con la nuova amministrazione provinciale. L'occasione, però, è stata ghiotta, da parte della Provincia, per rilanciare la questione Valdastico con uscita a Marco. Un tema caldo che sta già spingendo sulle barricate la Vallagarina e sul quale il sindaco Valduga non si vuole esprimere. Non prima, almeno, di aver visto un progetto dopo la bocciatura del consiglio di Stato sull'uscita dell'A31 Nord a Besenello. «Noi riteniamo che l'uscita

dell'autostrada a Rovereto Sud sia la più utile al Trentino, per ragioni di viabilità e di carattere economico e turistico. - ha detto chiaramente il governatore Maurizio Fugatti. - Naturalmente questo si deve tradurre in un progetto di massima con le relative valutazioni di sostenibilità tecnica ed ambientale. Appena avremo sul tavolo un progetto faremo le opportune considerazioni e decideremo sentendo anche i territori interessati. Attualmente, dunque, tutti i rilievi critici, ovviamente legittimi, sono prematuri». Il sindaco non ha chiuso la porta alla nuova arteria ma ha anteposto gli interessi roveretani: «Prima dobbiamo risolvere i problemi di viabilità della città, con la priorità della tangenziale, dopo siamo disposti a discutere del resto». Insomma, circonvallazione necessaria e richiesta a gran voce alla Provincia. E il punto sarà discusso ampiamente nel prossimo vertice. Valduga ha precisato di voler vedere una bozza progettuale prima di fornire un parere. Ha dunque lasciato uno spiraglio in attesa di capire, con dati tecnici, le ripercussioni ambientali dettate dall'autostrada. Insomma, soluzione in stand-by aspettando che l'A4 incarichi i propri professionisti di disegnare un tracciato completo con tanto

di analisi non solo dei costi-benefici ma delle interferenze del nastro d'asfalto (compresi tunnel e viadotti) sulle falde e sull'ecosistema. Prima, però, si deve realizzare la tangenziale. Parola di sindaco Francesco Valduga.

Si è poi parlato di protocollo. «Si è trattato di un incontro conoscitivo ed interlocutorio, ma comunque molto proficuo, - ha chiosato il presidente - servito a mettere sul tappeto le principali questioni aperte e soprattutto a fare il punto sul protocollo siglato fra le due amministrazioni nella precedente legislatura».

Il faccia a faccia - un primo step conoscitivo - è terminato con l'impegno a rivedersi fra un mese per approfondire i temi amministrativi, con la volontà espressa da Fugatti di dialogare e di confrontarsi nell'interesse di Rovereto e del Trentino. Sul tavolo, ovviamente, il rinnovo del «portafoglio» destinato alla città della Quercia anche se non si è avviata la discussione sulla circonvallazione, opera ritenuta indispensabile. Ma questo sarà argomento di marzo. L'accordo firmato dalle giunte l'8 febbraio 2016, d'altro canto, è relativo alle strategie programmate nel quinquennio 2016-2020 e riguarda mobilità, ristrutturazione della Rsa Vannetti, polo della Protezione civile a Marco, reatyling dello stadio Quercia.



L'incontro ieri a Trento tra la giunta provinciale e quella comunale di Rovereto. Un faccia a faccia per conoscersi, confermare il protocollo d'intesa e parlare di Valdastico con uscita a Rovereto Sud



Mose, gara a tre per le manutenzioni c'è anche l'azienda di Marinese

Via alla pulizia dei sedimenti dalle paratoie. Il Pd in Regione: salvare i dipendenti

In lizza

Cimolai, Brodosplit e Fincantieri con Sirai

Marea

Oggi previsto un picco di 115 centimetri

VENEZIA Due sono le aziende che le hanno realizzate: i friulani le uniche già operative, quelle di Lido Nord, i croati quelle delle altre tre schiere (Malamocco, Chioggia e Lido Sud nell'ordine di posa). La terza aveva già cercato in passato di aggiudicarsele, ma era stata sconfitta. Sono Cimolai, Brodosplit e Fincantieri i tre soggetti in corsa per l'appalto di manutenzione delle paratoie di Treporti. Ieri scadevano i termini e sono arrivati tre plichi: Fincantieri ha concorso con un pool di imprese che prevede anche la partecipazione della Fagioli - l'azienda che ha partecipato alla posa di molte paratoie con la cosiddetta «cavalletta», poi acquistata dal Consorzio Venezia Nuova - dalla Berengo e anche dalla Sirai, l'azienda di servizi ambientali di cui è amministratore unico Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia.

Dopo che mercoledì alle 11.30 è stata posata l'ultima paratoia della schiera sul lato di San Nicolò, i lavori vanno avanti e il Cvn cerca il soggetto che si occuperà di controllare lo stato delle paratoie che si trovano dall'altra parte dell'isola nuova artificiale, messe nel lontano 2013 e già in parte

deteriorate per la permanenza sott'acqua. L'appalto è di 18,2 milioni e prevede la rimozione di tutte le 21 paratoie di Lido Nord, che dovranno essere controllate e riverniciate. Il bando prevede che le paratoie siano sganciate e riagganciate con il *jack-up*, cioè la nave speciale realizzata proprio per questa operazione, che il Cvn «affitterà» al vincitore a un prezzo complessivo di 5 milioni di euro. La necessità di ricorrere a un'azienda esterna è dovuta al fatto che il Consorzio, pur avendola prevista, non è ancora in grado di eseguire la manutenzione «*in house*»: già i cantieri di infrastrutturazione erano in ritardo, ma poi il Provveditorato ha deciso di accogliere le proteste di comitati e 5 stelle e di spostare la parte più «sporca» del lavoro dall'Arsenale - dove era prevista - all'area ex Pagnan di Marghera, anche se mancano ancora sia un atto formale che i nuovi progetti.

L'ingegner Francesco Ossola, commissario del Cvn insieme a Giuseppe Fiengo, ha poi annunciato che già nelle prossime settimane inizieranno i primi test di sollevamento della paratoie di Treporti, a gruppi di 4 o 5. Per farlo però è necessario pulirle,

dopo che le più esterne erano rimaste bloccate per l'accumulo di sedimenti, senza riuscire a rientrare nell'alloggio. Nei giorni scorsi è iniziata la rimozione dei sedimenti sopra la paratoia, la prossima settimana inizierà quella al di sotto e la rimozione delle alette di acciaio che si erano danneggiate per l'inghippo. Per aprile-maggio si vorrebbero fare test sulla schiera completa. Tra l'altro proprio per oggi alle 22.20 è prevista un'alta marea di 115 centimetri, che con il Mose operativo porterà alla chiusura delle dighe, superando quota 110.

Nel frattempo continua l'allarme dei dipendenti del Cvn. L'altro giorno c'è stato un incontro con i vertici tecnici e le Rsu hanno lamentato di nuovo - come già in una recente lettera - l'eccessivo affidamento di incarichi all'esterno. Ieri poi i consiglieri regionali del Pd Bruno Pigozzo e Francesca Zottis hanno presentato un'interrogazione all'assessore Elena Donazzan perché intervenga per salvaguardare i livelli occupazionali del Consorzio. «La riorganizzazione aziendale non può essere fatta sulla pelle dei lavoratori», hanno scritto i due.

Alberto Zorzi

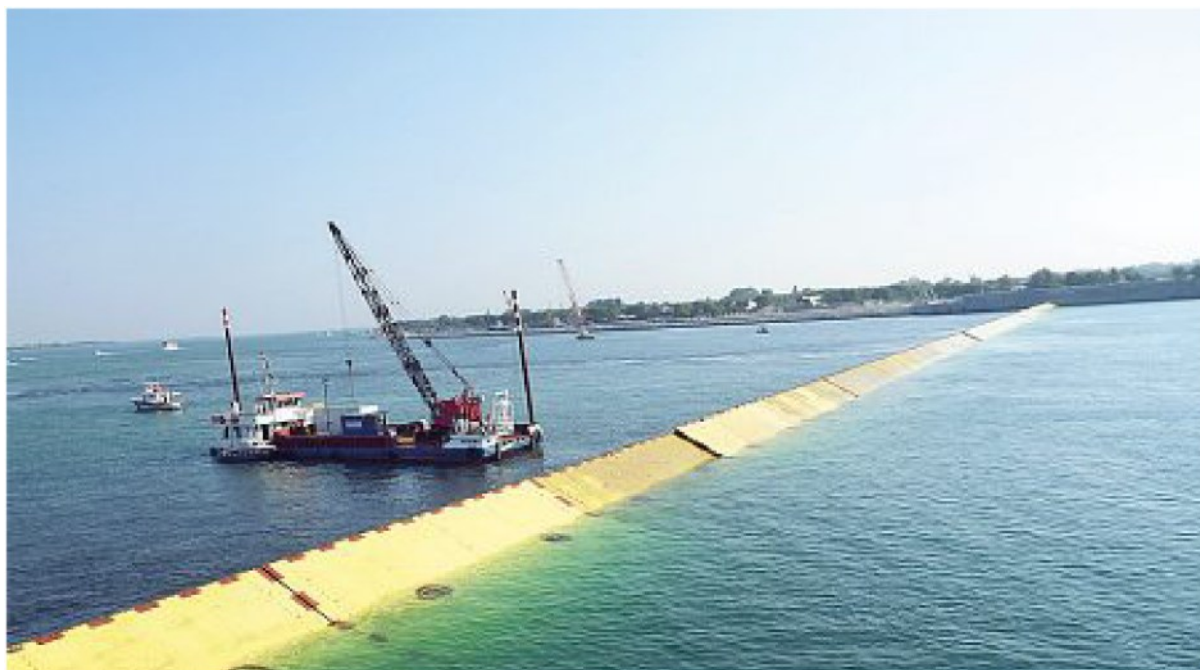
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Mercoledì è stata posata l'ultima delle 78 paratoie del Mose nella barriera di Lido Sud

● Ora devono partire le manutenzioni sulle dighe di Lido Nord, che sono quelle da più tempo (dal 2013) sotto acqua



La manifestazione

Accesso al porto, la protesta degli Ncc «Ingressi limitati». «Solo mezzi di servizio»

Ancora agitazione tra le file dei conducenti a noleggio, che dopo aver protestato un mese fa a Tesserà contro le limitazioni in area aeroportuale ieri hanno fatto sentire la loro voce anche in Marittima, lamentando il blocco degli accessi. La base è un'ordinanza di nove anni fa, che limita il transito ai soli crocieristi o a chi deve entrare in area portuale per motivi specifici, escludendo invece residenti o turisti che potevano approfittare della «scorciatoia» attraverso San Basilio e Santa Marta; la stretta sui varchi, sommata alle nuove norme previste nel decreto Semplificazione del governo, giudicate punitive dalla categoria, ha portato i lavoratori alla protesta. Le auto si sono schierate sulle



strade del porto e, alla fine, una delegazione di autisti è stata ricevuta dall'Autorità. «L'accesso è permesso agli autotrasportatori Ncc per la movimentazione dei crocieristi o per accompagnare e prelevare persone che, per motivi di lavoro, debbano

accedere alle attività economiche e alle realtà accademiche che insistono nell'area portuale», ha precisato l'ente sottolineando che «è evidente che l'area non può considerarsi in alcun modo luogo destinato alla movimentazione di turisti tout court». Il Porto comunque ha invitato i lavoratori a fare delle proposte. (gi. co) © RIPRODUZIONE RISERVATA



La campagna

«Bella
ma ci vivrei»
gli universitari
chiedono case

Il profilo della città che ricorda il logo di Disneyland, una scritta e una data: 13 febbraio. C'è chi ha pensato che quei manifesti fossero una trovata commerciale, chi una campagna di sensibilizzazione, ma gli autori finora sono rimasti nascosti. Ecco invece la nuova campagna del collettivo studentesco Lisc per richiamare l'attenzione sul problema della residenzialità studentesca in città: affitti troppo alti, appartamenti introvabili sul mercato perché affittati ai turisti rende di più, e una politica di Ca' Foscari che i ragazzi giudicano errata. «L'università propone stage per lo più nel campo del turismo, mentre con la nuova residenza universitaria di Santa Marta dà un messaggio ancora più chiaro prevedendo di affittare le stanze degli studenti ai turisti durante il periodo estivo – dice Sara, portavoce del Lisc – Ca' Foscari propone un'idea di città al servizio del turismo, abbiamo gli stessi problemi dei residenti che non riescono a trovare case libere». Bella ma ci vivrei, è lo slogan della campagna. Lisc chiede infatti che gli studenti siano messi nelle

condizioni di diventare i veneziani del futuro, di poter restare in città a vivere e lavorare.

L'appuntamento è il 13 febbraio in campo Santa Margherita.

Intanto il Gruppo 25 Aprile ha deciso di raddoppiare i contributi all'affitto offerti. Il bando è pubblicato sul sito web dell'associazione e la partecipazione è aperta a tutti. Ci sarà un primo premio di 3 mila euro e un secondo di poco inferiore. Lo scorso anno invece era stato finanziato solo un premio che però ha consentito a una famiglia di tornare a vivere in laguna pagando grazie alla somma il deposito per l'affitto. Saranno favorite le famiglie monoreddito e con invalidi a carico, chi ha uno sfratto per finita locazione e gli artigiani con attività tra centro storico e isole. Lo scorso anno erano pervenute 42 domande. Dalla pubblicazione del bando (possibile grazie alla vendita dei calendari Venezia 2019 che quest'anno hanno permesso di raccogliere 5 mila euro) ci sarà un mese di tempo per presentare domanda.

E. Lor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Intanto si pensa alla ciclabile di Bertesina

Il monito dell'assessore Cicero «Tangenziale, si realizzi prima il sottopasso di viale del Sole»

VICENZA Un vertice la prossima settimana e una priorità già definita: «Realizzare in primis il sottopasso di viale del Sole». Il Comune punta i riflettori sulla cosiddetta bretella dell'Albera: un'opera stradale da 5,3 chilometri in via di costruzione nell'area nord-ovest del capoluogo e che entro la fine del 2020 dovrebbe collegare viale del Sole con Costabissara, in località Moracchino. Palazzo Trissino vuole certezze sui tempi di realizzazione delle varie parti dell'opera – ovvero sottopassi, viadotti, rotatorie – e da qui la necessità, emersa nelle scorse settimane, di voler «fare il punto» con Anas (titolare della progettazione) e con la ditta che sta eseguendo i lavori. Quella volontà si tradurrà in realtà la prossima settimana: «Abbiamo previsto un incontro con Anas – dichiara l'assessore comunale alle Infrastrutture, Claudio Cicero – e in quell'occasione effettueremo anche un sopralluogo nel cantiere per toccare con mano come stanno avanzando i lavori». In quella sede, tra l'altro, il Comune porterà una richiesta precisa: «Vorrei che nell'ambito dei lavori – osserva Cicero – fosse realizzato in via prioritaria il sottopasso di viale del Sole, in modo da facilitare così i collegamenti da e per il centro città». E proprio su quella zona l'amministrazione comunale ha dise-

gnato un progetto per un collegamento ciclabile con il Comune di Creazzo lungo oltre 2 chilometri: dal sottopasso di viale del Sole si correrebbe lungo strada della Carpaneda, ricavandone una pista ciclabile fino al territorio creatino. L'opera vale 1,6 milioni di euro (finanziati dal Comune di Vicenza con 800 mila euro e dalla Provincia e dal Comune di Creazzo con 400 mila euro ciascuno) ed è, ora, in fase di progettazione definitiva: «Ma contiamo di poter passare a breve alla fase esecutiva», sottolinea Cicero.

Nel frattempo, all'intervento progettato in zona Pomari si aggiungono altri lavori per piste ciclopedonali in diversi punti della città: entro l'estate saranno realtà le aree ciclabili su strada di Bertesina (430 metri di lunghezza e 235 mila euro di costo) e su via Quadri, tra la rotatoria di Bertesina e Parco Città (380 metri e 172 mila euro di costo). Infine è in fase di progettazione esecutiva il tratto di pista ciclopedonale da Bertesina a Quinto vicentino (1,1 chilometri di lunghezza e 550 mila euro di esborso), ovvero l'intervento racchiude il progetto «A piedi in sicurezza per Bertesina» che aveva ottenuto anche un finanziamento di 150 mila euro dal bilancio partecipativo dello scorso anno.

G.M.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In bici
L'assessore comunale alle Infrastrutture Claudio Cicero e una dirigente del Comune presentano il progetto della ciclabile



VIABILITÀ

Un programma da 130 milioni Veneto Strade parte dal Comelico

Il piano verrà presentato ai sindaci il 7 febbraio a Santo Stefano due le emergenze da risolvere i lavori in primavera

BELLUNO. Il 7 febbraio, a Villa Pat di Sedico, Venetostrade presenterà il programma da 130 milioni di euro, per la messa in sicurezza delle arterie danneggiate o distrutte dal maltempo a fine ottobre.

Il "soggetto attuatore" per la viabilità, Silvani Vernizzi, ed i suoi colleghi illustreranno i piani ai sindaci e agli altri operatori, valle per valle. Tra le opere prioritarie ce ne sono due, in Comelico, che proprio ieri mattina sono state al centro di un vertice tra Vernizzi ed Artusato di Venetostrade, i sindaci di Santo Stefano, San Pietro, Vigo e Lorenzago, i rappresentanti di Bim, Enel, società idroelettriche e Regole. Un incontro molto fruttuoso, come l'ha definito Alessandra Buzzo, sindaco e presidente dell'Unione montana. Non appena arriverà l'assenso di Zaia, la società di Vernizzi e Artusato metterà mano alla strada provinciale 465 della Val Frison, che, salendo, porta a forcella Lavardet, da una parte, e sull'altopiano di Razzo, dall'altra. In primavera partiranno i lavori, per concludersi ai primi di giugno. Vernizzi ed Artusato hanno precisato che sarà impossibile ripristinare la percorribilità turistica della strada, chiusa ripetutamente da decenni, a singhiozzo, dai Comuni, per le sue condizioni di precarietà relativamente ad alcuni tratti. Venetostrade, invece, renderà accessibili i settori stradali indispensabili per raggiungere l'acquedotto, le centraline idroelettriche ed i boschi che la Regola di Campolongo ha la necessità, anzi l'urgenza di pulire prima che

marciscano. Il "via libera", dunque, sarà dato soltanto ai soggetti interessati.

Solo quando concluderemo l'emergenza - ha detto Vernizzi - potremmo pensare ad altri programmi, compresi quelli turistici. Analogo il discorso per la cosiddetta "strada del canale" che da Santo Stefano porta in Val Vidsende. C'è una curva, prima dei tornanti, che ha la sponda sul torrente alquanto instabile, anzi in alcuni tratti sta franando. L'urgenza, in questo caso, è di mettere in sicurezza i camion che trasportano i tronchi e che, pertanto, vanno a fare pressione, più volte al giorno, sulla curva. Vernizzi e Artusato hanno confermato che anche questo sarà una delle priorità; il cantiere scatterà nelle prossime settimane, in modo da concludersi in primavera.

«I soldi ci sono - ha detto Vernizzi -. La conferma ci è stata ripetutamente data dal commissario delegato Luca Zaia». «I presenti ne hanno preso atto - conferma la sindaco Buzzo - con soddisfazione, a cominciare dai regolieri che sono preoccupati del trasporto a valle dei tronchi, sia dalla Val Vidsende che dalla Val Frison».

Secondo l'ultimo resoconto del commissariato, per quanto riguarda la viabilità, i cantieri avviati per competenza da Veneto Strade e Anas per i comuni sono stati una ventina per un importo di circa 3 milioni di euro. Le opere avviate dai soggetti attuatori nominati dal Commissario delegato per il ripristino della rete viaria di competenza riguardano circa 115 cantieri per un importo di 35 milioni di euro. Con la primavera arriverà il grosso. —

F.D.M.



Il vertice di ieri mattina a Santo Stefano di Cadore



Zone edificabili: trasformazione verde

►Ora sull'altopiano si va verso la riduzione delle possibili cubature

LAMON

Il Comune di Lamon "ridisegna" il territorio. In Comune la sindaca Ornella Noventa ha fatto affiggere un avviso pubblico denominato "Varianti verdi per la riclassificazione di aree edificabili" in base alla legge regionale del 16 aprile 2015 che ha come obiettivo di limitare il consumo del suolo. Oltretutto sull'altopiano ci sono molte case in vendita sia nel capoluogo che nelle frazioni, che ne fanno calare il valore degli immobili sul mercato.

La legge prevede la possibilità di riclassificare le aree ora considerate edificabili, affinché siano private della loro capacità potenziale edificatoria riconosciuta dallo strumento urbanistico vigente. Le zone dove è possibile edificabili sono soggette al pagamento dell'Imu e una loro riqualificazione può portare così allo "sconto".

IL PROVVEDIMENTO

Il sindaco pertanto «Invita i cittadini aventi titolo, che abbiano un qualche interesse a presentare la richiesta di riclassificazione di aree edificabili, affinché siano private della potenzialità edificatoria loro riconosciuta dallo Strumento urbanistico

vigente siano rese "inedificabili", entro il termine di sessanta giorni dalla data del presente avviso (martedì scorso), eventuali successive richieste non sono ammesse. Infatti il termine dei 60 giorni è da considerarsi perentorio, eventualmente bisognerà aspettare il nuovo avviso che sarà pubblicato il prossimo anno.

L'ITER AMMINISTRATIVO

L'amministrazione comunale valuterà le istanze di cambiamento edificatorio entro 60 giorni dal ricevimento e qualora ritenga le stesse coerenti con le finalità dell'obiettivo di contenimento del consumo del suolo le accoglierà mediante approvazione di apposita variante al Piano Regolatore Generale. Le domande devono essere redatte secondo il modello predisposto sul sito www.comunelamon.gov.it complete in ogni loro parte nonché degli allegati ivi indicati e presentate al Comune di Lamon: direttamente presso il Protocollo Comunale del municipio di piazza 3 Novembre n.16 32033-Lamon (BL), a mezzo raccomandata, a mezzo posta elettronica lamon@postemailcertificata.it. Informazioni presso l'Ufficio Urbanistica Associato il martedì e il venerdì dall'9 alle 12 previo appuntamento o anche al tel.0439/794205; e.mail: ediliziaprivata.lamon@feltrino.bl.it.

Valerio Bertolio



URBANISTICA Sull'altopiano si punta a ridurre le possibili cubature



Alla riscoperta della città

Prato, le statue parleranno: «Ciao, ecco la mia storia»

► Il progetto di Andrea Colasio prevede che grazie a un'app le figure prendano vita e dialoghino ► Ogni personaggio racconterà la sua biografia e spiegherà perché dev'essere ricordato

L'ASSESSORE SPIEGA: «SI POTRÀ SCEGLIERE IL PERSONAGGIO CON CUI INTERAGIRE IN BASE AI PROPRI INTERESSI» **INTANTO FIOCCANO LE RICHIESTE DI "ADOZIONE" PER I RESTAURI CON DETRAZIONE FISCALE DEL 65%**

LA NOVITÀ

PADOVA Tutte avranno voce. Tutte, quindi, parleranno. E racconteranno la loro biografia e perché sono lì, nella piazza più affascinante d'Europa. Le 78 statue che fanno da cornice all'Isola Memmia, infatti, a breve si "animeranno", prenderanno vita grazie alla tecnologia e "dialogheranno" con chi le interrogherà. Il progetto originale, e che verrà concretizzato in tempi brevi, è dell'assessore alla Cultura Andrea Colasio, il quale vuole trasformare quello della Valle nel più grande Prato di statue parlanti esistente al mondo. «Sì - conferma - voglio dare al più presto voce a tutti i personaggi raffigurati nelle statue. Il meccanismo è molto semplice. I turisti, o i cittadini padovani che andranno passeggiare vicino alla doppia ellissi di uomini illustri riprodotti in pietra berica, potranno scaricare sui loro cellulari una app: cliccandoci sopra ogni statua prenderà vita e illustrerà all'interlocutore gli elementi essenziali della sua biografia e il motivo per il quale qualcuno ha scelto di far ricordare per sempre il personaggio che rappresenta. In pratica sul display del telefono apparirà una realtà animata, che consentirà di interloquire per qualche minuto con Papi, medici, astronomi e letterati illustri del passato, in qualche modo legati alla storia di Padova e della sua Università». «Inoltre - ha aggiunto l'esponente della giunta guidata da Sergio Giordani - chi si cimenterà nell'itinerario delle statue parlanti potrà scegliere

con quali dialogare, in base ai suoi interessi. Per esempio, magari un medico interloquirà con un collega dei secoli scorsi, oppure un astronomo potrà mettersi in comunicazione con l'opera scultorea che riproduce Galileo Galilei».

LA SISTEMAZIONE

Intanto prosegue, e con successo, l'altro progetto riguardante Prato della Valle, denominato "Art bonus", lanciato anch'esso dall'assessore, e che consiste nella proposta di "adottare", una statua, mettendo a disposizione una somma di denaro, in cambio di un significativo collocando sgravio fiscale. «Le richieste stanno fioccando e di questo ringrazio il Gazzettino che ha lanciato l'appello - sottolinea Colasio -. In dieci giorni me ne sono arrivate ben quattro, a dimostrazione che c'è un grande interessamento, soprattutto da parte degli imprenditori, per questa operazione che, ricordo, può essere fatta anche da un cittadino qualsiasi, con un esborso di una cifra minima, tipo 100 euro. In sostanza, per qualsiasi importo destinato a restituire bellezza a una delle statue, c'è la possibilità di detrarre dalle tasse il 65%. Ogni singolo restauro costa 15 mila euro e di recente i titolari di quattro importantissime aziende padovane si sono offerti di pagarli. Altri mi hanno già contattato, dimostrandosi entusiasti dell'appello che ho fatto e quindi vogliono contribuire alla sistemazione di uno dei simboli della potenza patavina, ricevendo di ri-

flesso anche l'attenzione sul proprio marchio. Si tratta di una sorta di "5 per mille", a beneficio esclusivo del patrimonio culturale della nostra città. Un esempio, quindi, di fiscalità a forte valenza territoriale». «Così facendo - ha rincarato - tra l'altro viene riconfermato anche oggi lo spirito sull'Isola Memmia, perché a suo tempo Andrea Memmo stabilì che chi voleva una statua in Prato doveva pagare: un project financing dell'epoca, che riproponiamo ora per preservarle».

Il maquillage si rende necessario perché le statue sono state realizzate con la pietra dei Berici, un materiale friabile, che tra l'altro di questi tempi è messo a dura prova dalle piogge acide, dall'inquinamento e dai colombi che sono aumentati in maniera esponenziale rispetto a quando erano state realizzate. «Questa strategia è finalizzata alla conservazione - ha concluso Colasio -. Una volta restituite all'antico splendore, per mantenere in buona salute le statue sarà sufficiente sottoporle a un intervento di pulizia programmabile ogni 2/3 anni».

I lavori di maquillage procederanno a stralci: in totale sono 78, 28 devono ancora essere rimesse a nuovo, ma quattro di esse di recente hanno trovato altrettanti imprenditori pronti ad "adottarle". Sono quindi ancora 24 quelle che attendono un "papà" pronto a sponsorizzarle.

Nicoletta Cozza

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1 Antonio Diedo	24 Bernardino Trevisan	48 Tito Livio	71 Giulio Pontedera	● Statue
2 Antinore	25 Antonio da Rio	49 Gerolamo Savorgnan	72 Nicolò Tron	● Statue
3 Alberto Azzo d'Este	26 Andrea da Recanati	50 Fortunio Licetti	73 Francesco Guicciardini	● distrutte
4 Clodio Trasea Paeto	27 Ludovico Ariosto	51 Lodovico Buzzacarini	74 Jacopo Menocchio	
5 Torquato Tasso	28 Albertino Mussato	52 Giovanni Poleni	75 Giovanni Sobiesky	
6 Pietro d'Albano	29 Giuseppe Tartini	53 Guglielmo degli Obizzi Malaspina	76 Stefano Bathory	
7 Giovanni Francesco Mussato	30 Giovanni Maria Memmo	54 Giovanni Dondi Orologio	79 Pietro Danieletti	
8 Pagano della Torre	31 Michele Morosini	55 Antonio de' Conti Schinella	80 Rainiero Vasco	
9 Lucio Arrunzio Stella	32 Melchiorre Cesarotti	58 Jacopino de' Rossi	81 Francesco Morosini	
10 Opsicella	35 Francesco Petrarca	59 Gustavo Adamo Baner	82 Gerolamo Liorsi	
13 Bernardo Nani	36 Galileo Galilei	60 Gustavo Adolfo II di Svezia	83 Antonio Savonarola	
14 Vettor Pisani	37 Alessandro Orsato	61 Matteo de' Ragnina	84 Marino Cavalli	
15 Lodovico Sambonifacio	38 Altenerio degli Azzoni	62 Giobbe Ludolf	85 Andrea Briosco	
16 Antonio Michiel	39 Sicco Polentone	63 Stefano Gallini	86 Albertino Papafava dei Carraresi	
17 Antonio Barbarigo	40 Antonio Zacco	64 Filippo Salviati	87 Michele Savonarola	
18 Domenico Lazzarini	41 Cesare Piovene	65 Umberto Pallavicino	A Dante	
19 Taddeo Pepoli	42 Maffeo Memmo	66 Alessandro VIII	B Giotto	
20 Marco Mantova Benavides	43 Andrea Navagero	67 Clemente XIII		
21 Andrea Mantegna	44 Andrea Memmo	68 Antonio Canova		
22 Paolo II	46 Zambono Dotto dei Dauli	69 Francesco Luigi Fanzago		
23 Eugenio IV	47 Sperone Speroni	70 Francesco Pisani		



PALAZZO MORONI
Andrea Colasio trasformerà quello della Valle nel Prato delle statue parlanti



«Dateci un'alternativa alla Valsugana»

►I sindaci dell'Alta battono i pugni sul tavolo: «Non possiamo più attendere, l'area soffoca e le aziende meditano di spostarsi» ►Coinvolgeranno le categorie per premere su Regione e Provincia: «Ormai pronto lo studio di fattibilità»

CITTADELLA

Se ne parla da poco meno di vent'anni senza però che nulla sia stato fatto. Ora i Comuni del Cittadellese e i rispettivi sindaci, ieri riunitisi nella città murata, dicono basta e chiedono una rapida azione per una strada alternativa alla 47 Valsugana nel collegamento dalla tangenziale di Limena fino a Cittadella. Di fatto la 47, passata dallo Stato alla Regione e da pochi mesi di proprietà della Provincia, è al collasso. Ben 48 mila mezzi in transito è la media giornaliera.

Non se la passa meglio la Provinciale 94 Contarina, in parte parallela alla 47. Qui 38 mila veicoli al giorno e un elevato tasso di incidenti. Risultato: necessità di sicurezza degli utenti, inquinamento alle stelle, allungamento dei tempi per il traffico commerciale in un'area con il Pil tra i più elevati d'Europa.

IMPRESE "SOFFOCATE"

E poi alcune aziende che stanno valutando di uscire dall'area del Cittadellese per non rimanere "impigliate" in una rete strada-

le inefficiente. Occorre quindi un'azione rapida con gli enti superiori ai Comuni e con le categorie economiche.

«Oggi firmiamo insieme l'invito alle categorie economiche per l'incontro di martedì prossimo, essendo necessario essere uniti per questo progetto che non abbiamo mai abbandonato» ha spiegato ieri il padrone di casa Luca Pierobon, sindaco di Cittadella. Con lui i colleghi Renato Miatello di San Giorgio in Bosco, Paolo Tonin di Campo San Martino, Stefano Bonaldo di Galliera Veneta, Alessandro Bolis di Carmignano di Brenta, Gabriella Bassi di San Pietro in Gu e Ornella Leonardi di Gazzo. Ed ancora, per Fontaniva l'assessore Antonia Trento e il consigliere con delega Ernesto Spessato e Tiziano Zampieron vice sindaco di San Pietro in Gu. Massimo l'appoggio dei Comuni di Tombolo, San Martino di Lupari e Grantorto impossibilitati a presenziare. «Entro febbraio dovrebbe essere presentato - continua Pierobon - uno studio di fattibilità redatto da Interporto Padova finanziaio dalla Camera di Commercio di

Padova. Un punto di partenza».

«CHIUDIAMO AGLI EURO 4»

«A questo punto sono pronto a chiudere il mio tratto di Valsugana ai mezzi fino agli euro 4 - ha detto Miatello - Si fanno rotonde e ciclabili ovunque e nulla per una strada così importante. Nel 2006 c'era un progetto provinciale di tangenziale di 4 km per San Giorgio in Bosco di fatto insufficiente già allora. Serve un'azione generale, non piccoli pezzi». «I rischi per l'economia della zona sono elevati. Già si registrano cali di produttività. Poi c'è il problema dei due ponti a Curtarolo» ha evidenziato Tonin. «Rischiamo grosso, non c'è più tempo da perdere» per Spessato. «Il territorio è abbandonato anche dalle ferrovie, di fatto la Valsugana è quella di 100 anni fa» ha aggiunto Bonaldo. «La Provincia deve lavorare su progetti organici. Ho un'area commerciale di 1,4 milioni di mq con le aziende imbottigliate», ha sottolineato Bolis. «Non possiamo permetterci di perdere aziende, quest'opera è essenziale» per Leonardi e Bassi.

Michelangelo Cecchetto





IL SUMMIT DEI PRIMI CITTADINI Si sono ritrovati tutti a Cittadella e sono compatti nella richiesta



LA MEDIA GIORNALIERA

La ex statale 47 è intasata da 48 mila mezzi ogni giorno
E la Contarina non è da meno: sulla sp 94 i veicoli sono 38 mila

Circonvallazione, spuntano il sottopasso e le torri faro

►Dopo l'apertura di due rotonde avviati i lavori per l'illuminazione e la fibra ottica ►Nelle prossime settimane aprirà anche il cantiere all'incrocio di via San Giovanni

I TEMPI

Il completamento delle opere dovrebbe concludersi entro la metà del 2020
Sindaco soddisfatto per l'iter

SAN VITO

Aperte al traffico viario altre due rotonde della circonvallazione: pronte la R2 (lungo la strada provinciale 28 che va da San Vito verso Bannia) ed è già stata parzialmente aperta anche la rotonda R2 bis (ovvero quella in via Canedo). I due manufatti si aggiungono alla rotonda 1 della circonvallazione, tra la spl (via Treviso) e via Tavielis, che è già percorribile da metà settembre e alla prima rotonda "battezzata" in ordine di tempo, ovvero la R4, nella zona industriale Ponte Rosso. Il cantiere per la circonvallazione di San Vito avanza dunque senza sosta. I lavori stanno proseguendo secondo la tempistica stabilita e dopo l'apertura della rotonda della Zipr e quella all'incrocio tra le vie Treviso e Tavielis, sono state completate altre due rotonde.

L'ILLUMINAZIONE

Al contempo sono state anche

attivate le grandi torri faro al centro per consentire un'adeguata illuminazione ed è stato asfaltato il tratto di collegamento tra le due rotonde in questione (circa 800 metri). Parallelamente sono stati posati i cavidotti per far passare la fibra ottica e si stanno realizzando due canalette per lo scolo delle acque meteoriche, sempre nel medesimo tratto, che si conta di terminare entro un mese.

IL SOTTOPASSO

Tra gli interventi in corso, quello più "spettacolare" riguarda la realizzazione di un sottopasso stradale in via Porchiarina (strada che porta alle Olle di risorgiva): si tratta di un'opera che vedrà il rialzamento del piano stradale della circonvallazione di diversi metri così da consentire alle auto di percorrere senza ostacoli la via. Le ditte impegnate nel tracciato, lungo in tutto 5,5 chilometri (Adria strade, Coletto ed Ecovie) procederanno quindi nelle prossime settimane a realizza-

re gli impalcati del futuro cavalcavia ferroviario per superare "l'ostacolo" della linea Casarsa-Portogruaro. L'impalcato, ovvero la parte sovrastante, sarà invece posizionato nell'agosto di quest'anno. Nelle prossime settimane dovrebbe infine prendere il via anche il cantiere dell'ultima - la quinta - delle rotonde previste, ovvero quella di viale San Giovanni, con il relativo sottopasso, lungo oltre 150 metri, in territorio sanvitese, per congiungere la ciclabile di viale San Giovanni con quella in zona di Casarsa, che di fatto non avevano mai avuto soluzione di continuità. Più in generale, parlando dei tempi di completamento della circonvallazione, è stato confermato che dovrebbero terminare a metà 2020. Il sindaco Antonio Di Bisceglie ha commentato: «Siamo molto soddisfatti perché i lavori della circonvallazione procedono speditamente».

Emanuele Minca

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CANTIERE La costruzione del sottopasso in via Porchiarina, che porta alle Olle di risorgiva

Cantieri senza fine «Rimborso di 100 euro»

► Contributi per l'imposta sulla pubblicità
Il Pd: «Troppo poco per i disagi subiti»

L'ASSESSORE

«Mi ero preso l'impegno
di provvedere a una contribuzione
sulla chiusura effettiva
di Borgo Pieve e Corso 29 Aprile»

CASTELFRANCO

Disagi dovuti ai cantieri, arriva il contributo per l'imposta di pubblicità. «Durante il Consiglio comunale mi sono preso l'impegno di dare una contribuzione sulla chiusura effettiva di via Borgo Pieve e Corso 29 Aprile», afferma l'assessore al Bilancio, Franco Pivotti.

IN COMMISSIONE

Nella commissione riunitasi ieri, Pivotti e Carlo Sartore hanno reso noto il rimborso per l'imposta di pubblicità versata per il periodo nel quale le due strade sono state chiuse al traffico per i lavori. «E' stato fatto un elenco di tutte le attività interessate - spiega Sartore - Ognuno di questi esercizi ha

versato un'imposta di pubblicità dai 200 ai 400 euro annui, ad eccezione di un negozio che ne ha versati mille. E' stato previsto un contributo per i 3 mesi e mezzo che il cantiere è rimasto aperto in ciascuna delle due zone. La cifra del rimborso pertanto sarà dai 50 ai 100 euro».

POLEMICA

«Questo rimborso è davvero basso - sottolinea il capogruppo del Pd Sebastiano Sartoretto - Avremmo potuto abbonargli la tassa annuale anziché concedergli un rimborso di 50 euro, significa prendere in giro i commercianti che hanno perso molto in questi mesi di cantieri». «E' stata valutata la possibilità di andare ad incidere su tasse e imposte - afferma

Pivotti - Imu e Tasi però, vengono pagate per il 30% dal gestore e il restante da proprietario, diventava quindi complicato da gestire». «In base alla norma non spettava un rimborso - evidenza Sartore - ma la Giunta ha deciso diversamente. Si tratta di un contributo motivato, una deroga minima rispetto ai sei mesi e la cifra derivante dal rimborso è piuttosto irrisoria, per questo mi sono sentito di forzare il regolamento». Il consigliere di minoranza Tiziana Milani, si appella al detto «piuttosto di niente è meglio piuttosto». Così Claudio Bergamin (Fi): «Ho esortato anche in passato l'aspetto comunicativo tra amministrazione e attività proponendo e portando anche eventi concentrati in diversi periodi dell'anno».

Lucia Russo





LUNGO STOP Il cantiere in Borgo Pieve aveva alimentato le polemiche dei commercianti. Sopra, l'assessore Franco Pivotti

Zaia sta con il territorio «Non facciamocela sfilare»

IL GOVERNATORE

«Non facciamocelo sfilare». Il governatore Luca Zaia se la cava con una battuta, ma l'argomento è estremamente serio: il futuro di villa Emo. Non intende interferire con i progetti della banca, anzi ricorda le contestazioni quando la villa passò nelle mani dell'istituto bancario, proteste poi dimenticate. E oggi si augura che qualche imprenditore veneto abbia uno scatto d'orgoglio e si inserisca nella trattativa. Ed evoca un'immagine romantica: la banca che ha comprato la villa è nata da mezzadri che hanno avuto successo e che si sono "regalati" la casa del padrone di un tempo. E adesso vorrebbe che quegli stessi mezzadri facessero un passo in più.

LA SPERANZA

«Spero che ci sia qualche mezzadro facoltoso, qualche trevigiano o veneto interessato - si augura il governatore - capisco che la banca debba cedere la villa, non possiamo di certo impedire a un privato di vendere, però mi piacerebbe vedere qualche imprenditore o qualche cordata di imprenditori farsi avanti». Il governatore è anche consapevole che, ormai, monumenti così belli e delicati non possano più rimanere di esclusiva proprietà pubblica: «Non possiamo pensare che tutti i beni monumentali diventino pubblici, perché cadrebbero a pezzi - ammette - villa Emo se non fosse passata in mano a una banca che aveva la possibilità di recuperarla, non l'avremmo nelle condizioni attuali. Però spero che resti un pizzico di trevigianità nei nostri beni o co-

munque che ci siano dei veneti in grado di farsi avanti».

IL FUTURO

Il governatore assicura di non sapere chi sia il gruppo straniero ormai a un passo dall'acquisto: «Me l'avete chiesto in tanti, ma veramente non so nulla. Leggo di magnati russi e francesi, non ne ho idea. Ripeto che, romanticamente, mi piacerebbe vedere la proposta di un ex mezzadro diventato facoltoso, una persona trevigiana, o comunque veneta, intenzionata a fare qualcosa per villa Emo. Una villa, ricordo, tenuta benissimo, con ancora una parte dell'azienda agricola attiva. Un immobile pronto, veramente da prendere chiavi in mano».

P. Cal.





SOTTO LALENTE La palladiana Villa Emo gioiello della frazione di Fanzolo verso la cessione

Cordata della cultura «Centomila biglietti per salvare Villa Emo»

► La proposta delle settecento guide turistiche del Veneto
E Italia Nostra chiama a raccolta il mondo delle associazioni

**«AUSPICHIAMO
CHE L'AFFRESCO
NELLA SALA
DELLA DIMORA
SUL BUON GOVERNO
SERVA DA MONITO»**

VEDELAGO

L'acquisto di centomila biglietti e una cordata di associazioni guidate da Italia Nostra pronte a fare massa critica: anche la cultura si sta mobilitando in difesa di villa Emo. «L'amministrazione metta insieme il budget: noi coordiniamo le associazioni culturali e ci poniamo come massa critica contro la vendita di villa Emo».

LA MOBILITAZIONE

Raccogliendo le sollecitazioni di molte forze culturali su scala nazionale Italia Nostra Treviso si fa collettore della protesta delle associazioni per l'alienazione del gioiello palladiano. «Siamo disponibili ad incontrare al più presto il sindaco e a coordinare, senza alcuna pretesa di fare i capo cordata, tutte quelle associazioni che stanno mettendosi in moto per la difesa del compendio» spiega Romeo Scarpa. La

corsa contro il tempo per bloccare la vendita al presunto mecenate francese si sta svolgendo quindi su un doppio binario. Da un lato c'è il Comune che mercoledì ha incontrato i vertici di Assindustria e sta compattando la cordata di imprenditori e istituzioni per mettere insieme il budget di 20 milioni (15 per l'acquisto e 5 per la gestione) per poter fare una controfferta al Credito trevigiano. Dall'altro le associazioni, pronte a scendere in campo non solo con hashtag o proteste simboliche.

Centomila biglietti devoluti per la difesa di villa Emo: anche le guide venete scendono in campo per preservare villa Emo. Ed elaborano una proposta di solidarietà e supporto alla raccolta fondi per la villa proponendo visite gratis e acquisto di biglietti d'ingresso da parte di tutti i loro contatti: centomila tra agenzie, associazioni, enti. Circa 700 Guide Turistiche Abilitate, molte delle quali hanno effettuato centinaia di visite guidate a Villa Emo di Fanzolo per turisti provenienti da tutto il mondo, hanno deciso di ergersi a tutela dell'edificio.

L'INTENTO

«Desideriamo manifestare

il nostro rammarico per l'evoluzione dei fatti e non per motivi professionali ma perché Villa Emo rappresenta il simbolo del Palladio, rispecchiando il suo progetto originario, riassumendo i canoni stilistici della residenza dei veneziani in terraferma e condensando i concetti di bellezza, funzionalità e armonia tra architettura e paesaggio-scrivono in una nota. In un periodo di crisi, la Serenissima riuscì a ripensare la sua economia decidendo di trasformare la sua vita marinara in vita di campagna. Auspichiamo che l'affresco di Giambattista Zelotti nel salone centrale, raffigurante "Il Buono e il Cattivo Governo" realizzato come monito perenne per una saggia amministrazione, sia di auspicio affinché Villa Emo abbia un destino degno della sua storia e che, chi di competenza, faccia rispettare i giusti vincoli a cui essa è sottoposta». A coordinare l'azione delle Guide e delle altre associazioni Italia Nostra Treviso. «Abbiamo ricevuto proteste e desiderio di collaborare da tutta la Penisola-conclude Romeo Scarpa- noi ci mettiamo a disposizione».

Elena Filini

© riproduzione riservata





IL SINDACO Cristina Andretta



ALL'INTERNO Uno dei tanti eventi organizzati nella sala della villa

Il Comune punta sullo sport nuovi impianti per 1,5 milioni

► Progetto per un campo da calcio secondario e uno da tennis e volley

► Si punta anche alla ristrutturazione della pista di atletica e delle pedane

DUSSIN: «SIAMO SEMPRE ATTENTI A SOSTENERE LE TANTE ASSOCIAZIONI CHE SONO CRESCIUTE E FANNO ATTIVITÀ A FAVORE DEI GIOVANI»

SAN VENDEMIANO

Più di un milione e mezzo di euro per nuovi impianti sportivi in un comune che già di dispone di una buona dotazione di strutture di questo tipo e dove lo stesso sindaco Guido Dussin, grande appassionato di ciclismo e da ragazzo giocatore di basket, segue in prima persona il settore dello sport.

LE NUOVE STRUTTURE

La giunta comunale ha approvato anzitutto il progetto esecutivo, redatto dall'ingegner Vittorino Cin e presentato dal Calcio San Vendemiano, che ha in gestione lo stadio comunale di via dello Sport, per la realizzazione di un secondo campo da calcio a 11 in erba artificiale, di un nuovo campo da tennis, pallavolo e calcio a 5, con una spesa di un mi-

lione e 35mila euro. Si confida di riuscire a cofinanziare l'opera con un contributo di 621 mila euro, per il quale è stata presentata domanda partecipando al bando "sport e periferie". Se la domanda sarà accolta, l'opera sarà tempestivamente inserita nella programmazione triennale dei lavori pubblici.

Un secondo progetto, redatto dall'architetto Pietro Vittorio, e presentato dalla società Atl-Etica di recente costituzione e che opera nel settore giovanile sia maschile che femminile, riguarda la ristrutturazione della pista e delle pedane del campo di atletica leggera allo stesso stadio comunale, prevedendo una spesa di 485mila euro e confidando in un contributo di 291mila euro.

L'AMMINISTRAZIONE

«I due progetti - sottolinea il sindaco Guido Dussin - confermano il nostro costante impegno per continuare a mantenere e migliorare la funzionalità degli impianti sportivi esistenti e per crearne di nuovi. Da sempre San Vendemiano è un Comune sportivo, attento a soste-

nere le molte associazioni che negli anni sono cresciute e hanno sviluppato un'intesa attività a favore dei giovani, ma anche delle persone in generale. Ci siamo impegnati per continuare a mantenere e migliorare la qualità degli impianti esistenti e per dotarne di nuove il capoluogo e le frazioni».

L'OFFERTA

Mentre nel capoluogo, di fronte al municipio funziona una palestra utilizzata dalle adiacenti scuole elementari e medie, messa a disposizione delle associazioni e società sportive minori, la palestra di Borgo Saccon è stata ristrutturata e adeguata alla norme per consentire alla Rucker di disputare le gare interne del campionato di B2 di basket. Inoltre nel capoluogo funziona l'unico impianto coperto per il gioco delle bocce di tutto il Coneglianese. E recentemente è stata data una soluzione definitiva, con pavimentazione pluriuso, utilizzabile in tutto l'arco dell'anno, alla pista coperta di pattinaggio su ghiaccio.

Giampiero Maset





SVILUPPO IN VISTA Il Comune di San Vendemiano ha deciso di investire ancora molto sulle attività sportive nel territorio

Mose, tre offerte per l'appalto da 18 milioni sulla manutenzione

► Chiusa la gara da parte del Consorzio Venezia Nuova dopo due proroghe e un annullamento del disciplinare ► Durata complessiva di 1263 giorni, la commissione sceglierà l'offerta economicamente più vantaggiosa

HANNO RISPOSTO ALL'APPELLO IL GRUPPO CIMOLAI, IL CANTIERE BRODOSPLIT E UN RAGGRUPPAMENTO GUIDATO DA FINCANTIERI

LA GARA

VENEZIA Una genesi travagliata, ma alla fine la gara alle 13 di ieri è stata chiusa. Il bando per l'affidamento di un appalto misto di servizi e lavori (ma con prevalenza di servizi) per la manutenzione delle paratoie per la bocca di porto di Lido/Treporti era stato pubblicato a metà dicembre. Ma dopo alcuni giorni il Provveditorato ne chiese l'annullamento e la sua integrale sostituzione.

Due proroghe anche sulla scadenza, originariamente fissata l'11 gennaio, poi slittata al 14 infine al 31.

I PRETENDENTI

Ieri il Consorzio Venezia Nuova, come stazione appaltante, ha potuto chiudere la prima fase della vicenda. Presumibilmente tre i contendenti. Hanno risposto all'appello il gruppo industriale Cimolai di Pordenone, 3000 dipendenti che nel 2017 ha fatturato 525 milioni, con all'attivo la realizzazione di molti prestigiosi stadi europei come quello di Varsavia, di Cardiff, di Atene e del Lussemburgo, oltre alle paratoie del canale di Panama, per rimanere nel settore; il cantiere Brodosplit di Spalato, 2000 dipendenti, già fornitore delle paratoie del Mose e un raggruppamento di imprese capeggiato dal leader mondiale Fincantieri, circondato da aziende come la Faccioli, Berengo, Sirai e Nautilus.

L'importo massimo della commessa è superiore ai 18 milioni, per una durata di 1263 giorni di cantiere che decorrono dalla consegna dei lavori.

LA RICHIESTA

A leggere cosa è previsto nel

disciplinare sembra un gioco con i mattoncini colorati, in questo caso tutti gialli: si tratta di prendere la paratoia 12 di riserva attualmente stoccata in Arsenale, rifarne il rivestimento, realizzarci due camere stagne e installarci la stumentazione, poi si toglie la paratoia 1 dalla posizione 6 e la si sostituisce con la paratoia di riserva 12, la paratoia 1 viene modificata, poi si prende la 21 dalla posizione 2 e intanto si mette la 1 al suo posto e così via. Solo che le paratoie pesano circa 230 tonnellate l'una e si tratta di operazioni particolarmente complesse e che richiedono un'altissima specializzazione.

LA COMMISSIONE

La commissione che dovrà scegliere il vincitore dovrà valutare l'esperienza dei proponenti nel settore, la disponibilità logistica, di spazi, di tecnici e maestranze dedicate alla manutenzione delle paratoie e della manutenzione degli elementi "maschi". Per i servizi sono previsti 17 milioni e 400, per lavori quasi 880mila euro.

L'aggiudicazione avverrà in base alla proposta economicamente più vantaggiosa, secondo un punteggio assegnato ai vari capitoli del disciplinare di gara.

Un capitolo apposito è riservato alla proposta del metodo per salpare le paratoie usando i mezzi del Consorzio ovvero il jack up, costato oltre 50 milioni e finalmente in funzione, e la cavalletta. Inoltre si valuteranno i progetti per il lavaggio delle paratoie, la sabbiatura de l'eventuale completo sverniciamento con i sistemi meno impattanti per l'ambiente, ad esempio l'ecosistema marino e terrestre, perché è evidente che questo tipo di attività richiede delle cautele anche nella depurazione dei reflui provenienti dalle lavorazioni.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VENEZIA II jack up sarà usato per la movimentazione delle paratoie

Interrogazione di Pigozzo e Zottis

«Consorzio e Thetis, la Regione salvi l'occupazione»

LAVORO

VENEZIA Un appello alla Regione per salvare Consorzio e Thetis. La preoccupazione del Partito Democratico è stata messa nero su bianco in un'interrogazione che ha come primi firmatari i consiglieri Francesca Zottis e Bruno Pigozzo.

«La riorganizzazione aziendale - affermano - non può essere fatta sulla pelle dei lavoratori: la Regione e l'assessore Donazzan, intervengano per salvaguardare i livelli occupazionali del Consorzio Venezia Nuova e delle società Thetis e Comar». I due esponenti del Pd ricordano

che ne giorni scorsi il Consorzio Venezia Nuova ha incaricato due consulenti esterni per la predisposizione di un piano di riorganizzazione del personale che coinvolgerebbe circa 200 dipendenti, senza che ci sia stato un confronto preventivo tra direzione aziendale e sindacati. «Ci sarebbe già una bozza, che però nessuno ha visto. La preoccupazione è legittima - aggiungono - finora nonostante le difficoltà e una procedura di mobilità, i posti di lavoro erano stati salvati grazie al supporto del tavolo di crisi attivato in Regione. La vicenda di Thetis è paradossale: è riconosciuta, anche a livello internazionale,

come una delle migliori società italiane di ingegneria ambientale e nel corso degli anni si è occupata della laguna di Venezia e del disinquinamento dell'area industriale di Marghera. Invece di sfruttare le competenze di questi lavoratori, il Consorzio Venezia nuova ha sempre più spesso fatto ricorso a personale esterno. Già in passato il Consiglio regionale ha preso posizione sul caso Thetis, con due mozioni in cui impegnava la Giunta. Ci chiediamo cosa stia aspettando Zaia per dare attuazione alla Authority istituzionale già prevista nel Defr 2018 per la gestione del sistema lagunare».



Altri 900mila euro per sistemare gli alloggi pubblici

►Lo ha deciso la Giunta approvando il progetto definitivo di Insula

CASE POPOLARI

MESTRE Altri 900 mila euro, oltre ai 12 milioni già spesi in questi ultimi tre anni, per riqualificare il patrimonio edilizio pubblico. Li ha stanziati la Giunta comunale, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto e di concerto con il vicesindaco con delega alle Politiche della Residenza, Luciana Colle, approvando il progetto definitivo di Insula Spa. Si tratta di interventi su appartamenti in centro storico a Venezia per poterli poi assegnare a giovani coppie e tentare di invertire la tendenza all'abbandono della città da parte dei residenti, e di altre opere in terraferma per mantenere in ordine gli alloggi e renderli disponibili alle famiglie più bisognose.

In questi tre anni Insula ha eseguito 1.332 interventi per guasti e manutenzioni urgenti (591 nel centro storico e 741 nella terraferma), ai quali si aggiungono 362 appartamenti che erano chiusi e inutilizzabili e che sono stati riconsegnati all'Amministrazione per essere messi a bando. «Con questi ulteriori 900mila euro potremo proseguire in quel lavoro, voluto dal sindaco Burgnaro, di ristrutturazioni dell'edilizia residenziale pubblica» commenta il presidente del Consiglio di amministrazione di Insula Nicola Picco ricordando il piano di ristrutturazione di 168 appartamenti sfitti in

centro storico per arrivare entro il 2020 alla loro completa sistemazione e riconsegna ai cittadini.

Nello specifico, con il nuovo stanziamento si interverrà sugli impianti termici e di sollevamento (ascensori), sugli impianti elettrici, sulle eventuali infiltrazioni di acqua meteorica, per il rifacimento intonaci e di pavimentazioni, la sostituzione di infissi sia interni che esterni nonché la messa in sicurezza degli alloggi. «Il patrimonio di edilizia comunale è di tutti e dobbiamo fare in modo che sia sempre in ordine per essere utilizzato - spiega l'assessore Zaccariotto -. In tutta la terraferma ci sono appartamenti che le passate amministrazioni ci hanno consegnato in condizioni precarie, non a norma e molti addirittura abbandonati. Questo non è possibile ed è per questo che abbiamo intrapreso un percorso che ci porti ad una ristrutturazione capillare».

Investire, insomma, per tutelare la residenzialità in Città, «è l'obiettivo è quello di continuare con le manutenzioni che, secondo i dati di Insula, hanno visto nel 2018 più di 315 interventi puntuali su tutta la terraferma e che si aggiungono ai quasi 200 del centro storico e delle isole - aggiunge la vicesindaco Colle -. In questi tre anni abbiamo messo ordine, e ora stiamo iniziando a raccogliere i primi frutti tanto che a breve, con la collaborazione dell'assessore alla Coesione Sociale Simone Venturini, faremo uscire altri bandi per assegnare le case che man mano stiamo ristrutturando». (e.t.)



ASSESSORA Francesca Zaccariotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chioggia

Porto, troppi ostacoli Il trasloco si complica

Continuano le fumate nere sul futuro del porto di Chioggia. Dopo che il Demanio ha incaricato la Capitaneria di porto di definire le aree di pertinenza di tutto lo scalo, comprese quindi le proprietà della Camera di commercio di Venezia (Cciaa) e fino all'area destinata ai serbatoi di Gpl, si sono tenuti incontri per definire la questione. Anche l'ultimo incontro (tra Cciaa, Aspo, Socogas, Demanio) tenutosi alcuni giorni fa, però, è andato a vuoto.

Trevisan a pagina XV

Porto, il trasloco si complica

► Infruttuoso vertice tra Aspo, Demanio, Socogas e Cciaa sulla proprietà delle aree dentro lo scalo ► La Camera di Commercio anni fa acquistò le barene trasformate in scalo e chiede un "rimborso" di 3,8 milioni

CHIOGGIA

Continuano le fumate nere sul futuro del porto di Chioggia. Dopo che il Demanio ha incaricato la Capitaneria di porto di definire le aree di pertinenza di tutto lo scalo, comprese quindi le proprietà della Camera di commercio di Venezia (Cciaa) e fino all'area destinata ai serbatoi di Gpl, si sono tenuti incontri per definire la questione. Questo in vista del passaggio delle competenze dall'Aspo, l'azienda del Porto chioggiotta di proprietà della Camera di commercio, all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), in buona sostanza al porto di Venezia, come previsto dalla legge. Anche l'ultimo incontro (tra Cciaa, Aspo, Socogas, Demanio) tenutosi alcuni giorni fa, però, è andato a vuoto e se ne terrà un altro ai primi di febbraio. Il problema più o meno è sempre il solito: i conti.

I CONTI NON TORNANO

Perché la Camera di commer-

cio anni fa aveva acquistato, parte dalla Regione e parte da privati, le aree sulle quali da una barena ha ricavato un porto. A parte le banchine fronte acqua, che fino a 12 metri all'interno sono di proprietà del Demanio, il resto è dunque della Camera di commercio che, togliendo gli ammortamenti fatti in questi anni, chiede 3,8 milioni di euro per consegnare la proprietà, anche perché i soldi utilizzati per l'investimento vengono da fondi europei, dalla Regione e dagli imprenditori iscritti alla Cciaa. E quindi a loro deve rispondere.

Il Demanio, invece, sostiene che quegli spazi sono sempre stati tutti statali, anche se nel 2004 disegnò i confini delle aree dividendole dalle banchine.

Poi c'è un altro problema: i dipendenti. Ci sono 11 persone in forza all'Aspo che dovrebbero passare all'Adspmas, ma non c'è alcuna norma o regolamento che lo stabilisce perché la legge di riforma dei porti che ha istituito le Autorità di sistema, si è "dimenticata"

di definire i destini di Monfalcone e di Chioggia. Il Porto di Venezia, come gli altri, ha inoltre le assunzioni bloccate, e la Camera di commercio non intende creare disoccupazione.

Una volta che le parti riusciranno finalmente a trovare un accordo, il gestore Aspo farà un atto di cessione al Demanio e questo, a sua volta, girerà tutto al Porto di Venezia, a parte l'area della vecchia Marittima dei Saloni e la stazione passeggeri con la banchina destinata alle crociere. I Saloni dovrebbero tornare alla città per diventare un nuovo quartiere urbano. Stazione e banchina, invece, dovrebbero restare di proprietà della Camera di commercio che le ha date in gestione a Tcc (Terminal crociere Chioggia); essendo una società non attiva, la Camera di commercio ha avviato la procedura di messa in liquidazione ma intanto sta cercando gruppi imprenditoriali privati che possano acquisirla e sviluppare la crocieristica.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL DEMANIO SOSTIENE
INVECE CHE QUEGLI
SPAZI, E NON SOLO
LE BANCHINE
FRONTE ACQUA, SONO
SEMPRE STATI STATALI**

L'ALTRO FRONTE

C'è anche il problema dei dipendenti: non è automatico il passaggio all'Autorità di 11 persone



DALL'ALTO Veduta dell'area portuale con i "bomboloni" del nascente deposito Gpl in val da Rio

Consumo di suolo, il Comune incontra le categorie economiche

PORTOGRUARO

Si è parlato di “consumo di suolo” e di “scelte strategiche di sviluppo urbanistico” all’incontro tra il Comune e le categorie economiche. L’incontro è stato convocato in vista della modifica al Piano degli Interventi, necessaria dopo l’entrata in vigore della legge regionale sul contenimento del consumo di suolo. La Regione ha infatti comunicato che, entro il 2050, solo 29 ettari di terreno potranno essere trasformati per la crescita del territorio. Il Comune di Portogruaro sta quindi ragionando su come impiegare questi 29 ettari. Gli altri 31 previsti nel Piano di assetto del territorio rimarranno ad uso agricolo. Al tavolo di concertazione hanno partecipato i referenti di Confindustria, Coldiretti e Confcommercio. «Per l’amministrazione - ha detto il sindaco Maria Teresa Senatore - è importante avere indicazioni dalle categorie economiche circa la destinazione d’uso di parte del territorio. Per questa ragione abbiamo chiesto il loro intervento in questa fase che, come tutti i progetti che riguardano il futuro della città, è decisiva. Le categorie - ha concluso il primo cittadino - si sono impegnate a proporre alcuni temi da affrontare». (t.inf)



L'intervento

Piano casa, necessario limitare il consumo del suolo

Il nuovo piano urbanistico varato dalla giunta veneziana con la possibilità di realizzare fino a 800 metri cubi, anche in area agricola per esigenze abitative familiari, è un progetto controproducente per la vivibilità del territorio e per l'ambiente. Prendiamo i dati, sul consumo del suolo nel 2017, il Veneto è la seconda regione d'Italia dopo la Lombardia per quota di nuova cementificazione (12,35%), nel 2016 si è consumato tre volte più suolo nel comune di Venezia, da novembre 2015 a luglio 2016 ben 71 km quadrati di suolo, il 45,1% del suolo è stato edificato, di quanto invece sia avvenuto a livello provinciale (17%). Solo da questi dati si capisce che l'ambiente della terraferma veneziana è già eccessivamente cementificato, servono soluzioni diverse come la rigenerazione di aree dismesse e la creazione di aree verdi. Un piano rigenerazione consapevole dovrebbe essere il punto di partenza per far ripartire il territorio, prendendo ad esempio quello che ha fatto la Germania, nella Land Renania-Westfalia in una zona che rappresenta più di un terzo della superficie complessiva della regione della

Ruhr, dove è stata recuperata l'intera zona industriale trasformandola in strutture con destinazioni sociali, economiche e culturali oltre che abitative, recuperando strade e infrastrutture, creando all'interno del territorio anche il grande Parco Paesaggistico dell'Emscher. Nel territorio italiano uno degli esempi più validi è Cassinetta di Lugagnano (Mi), uno dei primi comuni d'Italia ad aver optato per il consumo zero del suolo seguita poi da paesi limitrofi come Solza, Pregnana Milanese, Ozzero e Ronco Briantino, idee riprese poi dalla provincia di Torino, la base è usare aree dismesse degli immobili sfitti, per poi riutilizzare queste aree per creare delle zone abitative senza sottrarre altra terra all'ambiente. Riuso del patrimonio esistente e zero consumo del suolo sono gli obiettivi da seguire per una visione che fa sintesi tra ambiente e sui abitanti rilanciando il territorio, la residenzialità e l'economia, una soluzione molto più efficace che ampliare ulteriori aree di cementificazione, in particolare in una zona già problematica come quella lagunare.

Marco Trevisan
 Verdi Metropolitani Venezia



IN VIALE DEL SOLE. A breve un vertice con Anas per fare il punto sulla tangenziale Nord-est

Bretella, Cicero accelera «In agosto il sottopasso»

Il progetto vede un passaggio ciclopedonale interrato tra via Fermi e via Battaglione Valtellina: da qui un percorso porterà fino a Creazzo

Ho chiesto di anticipare l'intervento necessario operare durante l'estate

CLAUDIO CICERO
ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE

Alessia Zorzan

«Questo è il tempio della mobilità, non solo delle auto, ma di tutti gli utenti della strada, quindi anche delle biciclette». L'assessore alle infrastrutture Claudio Cicero battezza così il suo ufficio di piazza Biade. E in effetti il tema trattato, ieri mattina, è quello delle piste ciclabili. Il discorso tuttavia cade anche sulla bretella dell'Albera in via di realizzazione in questi mesi. Una digressione "a tema", a dir la verità, dal momento che i lavori del primo stralcio-primo tronco della tangenziale Nord-est prevedono anche un sottopasso ciclopedonale in viale del Sole per collegare la viabilità dolce di via Battaglione Valtelli-

na a via Fermi. Un intervento che sarà seguito poi dalla realizzazione del percorso ciclabile tra strada della Carpaneda e Creazzo, già previsto nel Piano urbano della mobilità cittadino.

Il lavoro da fare non manca, e questo basta per dare la carica al titolare delle infrastrutture, che nei prossimi giorni incontrerà i tecnici dell'Anas per fare il punto sullo stato dei lavori della bretella e le priorità di cantiere.

«Ho chiesto di anticipare il prima possibile l'intervento per la realizzazione del sottopasso di viale del Sole nell'ambito della variante alla 46 - spiega Cicero - a prescindere dallo stato di avanzamento dei lavori verso Costabissara. I lavori per il sottopasso vanno concentrati in estate, chiederò che almeno il "tombotto" sotto la strada sia realizzato in agosto, chiudendo in caso mezza carreggiata per volta. Sempre ai Pomari, ho chiesto di anticipare anche la rotatoria di distribuzione del traffico e la bretellina di Battaglione

Valtellina, in modo che chi arriva da Monteviale non vada più ad invadere, come fa oggi, Villaggio del Sole. Risolveremo quel problema anticipando queste due opere».

La realizzazione del sottopasso ciclopedonale aprirà la strada ad un collegamento ciclabile con Creazzo. Il progetto avrà un costo complessivo di un milione 600 mila euro, dei quali 800 mila euro a carico della Provincia, 400 mila del Comune di Vicenza e altri 400 mila del Comune di Creazzo. In totale saranno realizzati 2,13 chilometri di ciclabile. Lo studio di fattibilità è stato fatto, ora la prossima tappa è il progetto definitivo.

In realtà l'accelerata che Cicero chiede ad Anas, altro non è che una riduzione dei ritardi. L'intervento per la realizzazione della bretella è in ritardo infatti di oltre sessanta giorni sulla tabella di marcia. Colpa, a quanto pare, della notevole quantità di resti archeologici spuntati nella prima fase degli scavi. Ritrovamenti che hanno fatto anche lievitare il conto. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Burocrazia**«ABBATTERE I TEMPI»**

Burocrazia non fa rima con Cicero, ormai è chiaro. E se ci fossero ancora dubbi, l'assessore alle infrastrutture lo ha ribadito anche ieri, mentre parlava di progetti, gare, appalti. Anche se di qualche centinaia di metri di ciclabile. «Bisogna trovare un modo più veloce per fare i lavori -. Spero che questo governo ci pensi e se non lo farà, ci penserà qualcun altro. Non è possibile che i cantieri durino due mesi e che per arrivare a farli ce ne vogliano quattro. È vergognoso, serve una procedura rapida. Se c'è il timore che la gente rubi, vanno trovati i ladri, non si possono bloccare i progetti o continuare ad appesantire le procedure. I lavori vanno fatti, e se qualcuno ruba, si interviene. Ovviamente servono i controlli, invece si preferisce rallentare tutto». A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'assessore Claudio Cicero incontrerà i tecnici di Anas per fare il punto sulla bretella dell'Albera. ARCHIVIO

LA VIABILITÀ DEL CITTADELLESE

Collegamento Padova-Bassano ora i sindaci fanno quadrato

Il piano degli amministratori è raccordare tangenziale di Limena e Pedemontana Ma i progetti non ci sono. O sono troppo vecchi per la mole di traffico della Sr 47

Silvia Bergamin

CITTADELLA. Il Cittadellese teme di uscire dalle "rotte" dello sviluppo e i sindaci si compattono per rilanciare una nuova viabilità sull'asse Padova-Bassano. La prima iniziativa concreta sarà una riunione fissata per martedì, alle 18.30, in municipio a Cittadella tra le amministrazioni e le categorie economiche della zona. Il sindaco della città murata, Luca Pierobon, imposta il problema: «Il nodo è collegare la tangenziale di Limena con la nuova Pedemontana, serve una viabilità alternativa alla Sr 47 Valsugana. Se non ci sono infrastrutture adeguate il territorio rischia di impoverirsi».

Idee in campo? «Abbiamo incontrato qualche settimana fa i rappresentanti della Camera di Commercio e dell'Interporto, nei prossimi giorni ci proporranno uno studio di fattibilità per una nuova viabilità di collegamento». Sulla stessa linea Paolo Tonin di Campo San Martino: «Siamo uno dei territori più ricchi e produttivi d'Italia, sarebbe

un delitto lasciarci soli». Rincarà Gabriella Bassi, che guida l'amministrazione di San Pietro in Gu: «Chiediamo da più di 15 anni un progetto, ma per farcela bisogna superare i campanilismi e guardare al bene comune di un territorio, non si può più rinviare la soluzione».

La competizione con il Camposampierese: «Non esiste solo la statale del Santo, c'è anche questa area».

A San Giorgio in Bosco si parla da lustri della tangenziale: «Nel 2006», ricorda il sindaco Renato Miatello, «si pensava a una bretella Facca-Paviola, 10,50 metri di larghezza, due corsie, già all'epoca l'avevo definita un abominio, era un'idea vecchia. La Valsugana di oggi è quella di 100 anni fa, con la differenza che ora è asfaltata e ci sono due rotonde, quella di Facca e quella di Curtarolo, i livelli di pm10 sono inauditi, un traffico da 40-50 mila veicoli al giorno, nessuna pista ciclabile, zero progetti».

Alessandro Bolis, di Carmignano di Brenta, allarga la

prospettiva: «Oltre all'assenza del collegamento nord-sud, manca anche quello est-ovest. Servono progetti organici veri, noi abbiamo una zona industriale da 1 milione e 450 mila metri quadrati, si mettano a lavorare seriamente gli enti competenti». Teme l'impoverimento dell'Alta anche il sindaco di Gazzo, Ornella Leonardi: «Noi siamo già un comune piccolo, con poche attività, soprattutto agricole, mi terrorizza pensare che a causa dell'assenza di investimenti il nostro territorio rischi di perdere quello che ha».

Gli amministratori di Fontaniva Ernesto Spessato e Antonia Trento ricordano: «Sono temi vecchi di oltre 10 anni, che si trascinato, stiamo rischiando grosso». Mea culpa di Stefano Bonaldo, sindaco di Galliera: «Forse è anche colpa nostra, non siamo stati incisivi con chi di dovere, ma anche dalle associazioni di categoria: benché siano state sempre presenti, da parte loro non è mai emersa una grande idea sul futuro della viabilità». —





I sindaci del Cittadellese sottoscrivono il documento di convocazione delle categorie economiche

SAN VITO

La bretella avanza Aperte al traffico altre due rotatorie

Il sindaco: «I lavori procedono bene e senza creare disagi»
In agosto l'opera più delicata: il cavalcaferrovia a Prodolone

**La circonvallazione
sta modificando
non solo la viabilità,
ma anche il paesaggio**

Andrea Sartori

SAN VITO. Avanza senza imprevisti di rilievo, superando anche quelli di carattere archeologico, la costruzione della circonvallazione di San Vito, opera da circa 31 milioni di euro la cui conclusione resta prevista a maggio 2020. Bretella che modifica, oltre alla viabilità, il paesaggio in cui è inserita: lo si può notare dopo che sono state aperte al traffico altre due delle cinque rotatorie previste ed è in corso la costruzione di un sottopasso in via Porchiarina. Imminenti anche i lavori per l'ultima rotatoria (località San Floreano, con sottopasso ciclabile) e il cavalcaferrovia di Prodolone, l'opera più delicata, che vedrà il suo momento cruciale ad agosto.

Il sindaco Antonio Di Bisceglie si dice «soddisfatto e contento che i lavori procedano speditamente e bene, in rapporto positivo con i cittadini». All'opera Adria Strade, Coletto ed Ecovie, sotto la direzione lavori di Maurizio Cusin (Fvg Strade) e il nuovo responsabile unico del procedimento, Luca Vittori (direttore divisione nuove opere di Fvg Strade).

Ieri è stata completamente aperta la rotatoria sulla strada provinciale 21 San Vito-Bannia, in serata è toccato a quella di via Canedo: sono collegate da un tratto già asfaltato di circa 800 metri di circonvallazione, ma non sarà aperto prima



della fine dei lavori. In via Porchiarina si sta realizzando un sottopasso per non interrompere la strada: in quel tratto fra le rotonde della sp 1 e della sp 28, la bretella sarà sopraelevata. Manca poco anche per la realizzazione del manto stradale tra la rotonda del Ponte Rosso e quella futura di San Floreano, al confine tra San Vito e San Giovanni di Casarsa. In quest'ultima località si lavorerà almeno per i prossimi tre mesi: l'ultima delle cinque rotonde sorgerà su un sottopasso ciclopedonale. La parte coperta del sottopasso, illuminata e raggiungibile da due rampe scoperte, sarà lunga 40 metri: ricavarla sarà un'impresa non da poco, considerando la presenza di falda e sottoservizi di gas, luce e telefono.

Sempre nell'ambito della futura rotonda, sorgerà un ponticello sulla roggia Versa. Il traffico, durante i lavori, subirà rallentamenti, ma non interruzioni. Nel frattempo, si lavorerà per porre le basi sulle quali ad agosto, quando la linea ferroviaria locale sarà chiusa, sarà realizzato l'impalcato del cavalcaferrovia.

A Prodolone, nell'area della chiesetta campestre di San Carlo, nei mesi scorsi era stata scoperta una conca con reperti. Sono i resti di una fornace d'epoca romana, su cui il monitoraggio archeologico si avvia a conclusione. Dopo di che, i lavori proseguiranno in quell'area senza alcun vincolo. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



In senso orario: rotonde su San Vito-Bannia e via Canedo, tratto tra le rotonde; sottopasso in via Porchiarina.

LAVORI DEL MOSE

Il Consorzio si riorganizza A rischio 200 lavoratori

TANTUCCI / APAG.17

GRANDI OPERE

Cvn, piano di riorganizzazione aziendale paura per il futuro di 200 lavoratori

Il Consorzio assicura che non sono previsti tagli, ma sindacati e Pd non si fidano: «Nessuno finora ha visto la bozza»

Posata l'ultima paratoia, il Cvn ha incaricato due consulenti di studiare il piano di occupazione

L'ultima paratoia del Mose è stata posata in laguna, ma le preoccupazioni che sorgono sono ora quelle legate al personale di Consorzio Nuova, Thetis e Comar, le tre società legate alla realizzazione dell'opera, che ora entra nella sua fase di manutenzione e per il quale si è avviato un processo di riorganizzazione interna dai profili ancora non chiari sul piano occupazionale.

«La riorganizzazione aziendale non può essere fatta sulla pelle dei lavoratori: la Regione, e in particolare l'assessore Donazzan, intervenga per salvaguardare i livelli occupazionali del Consorzio Venezia Nuova e delle società Thetis e Comar». Prende posizione anche il Partito Democratico, con un'interrogazione che ha come primi firmatari i consiglieri regionali Francesca Zottis e Bruno Pigozzo.

«Nei giorni scorsi il Consorzio Venezia Nuova ha incaricato due consulenti esterni per la predisposizione di un piano di riorganizzazione del personale che coinvolgerebbe circa 200 dipendenti» scrivono i consiglieri «senza che ci sia stato un confronto preventivo tra direzione aziendale e sindacati. Ci sarebbe già una bozza, che però nessuno ha visto. La preoccupazione è legittima: finora nonostante le difficoltà e una

procedura di mobilità, i posti di lavoro erano stati salvati grazie al supporto del tavolo di crisi attivato in Regione. La vicenda di Thetis è paradossale: è riconosciuta, anche a livello internazionale, come una delle migliori società italiane di ingegneria ambientale e nel corso degli anni si è occupata della laguna di Venezia e del disinquinamento dell'area industriale di Marghera. Invece di sfruttare le competenze di questi lavoratori, il Consorzio Venezia Nuova ha sempre più spesso fatto ricorso a personale esterno. Già in passato il Consiglio regionale ha preso posizione sul caso Thetis, con due mozioni in cui impegnava la Giunta «a promuovere ogni utile iniziativa per garantire la continuità operativa della società per salvaguardare un importante patrimonio di professionalità e competenze per la città di Venezia e per il Veneto». Un impegno ancor più necessario adesso, con la fine dei lavori per il Mose che si avvicina e la questione di chi dovrà gestirlo che è ancora aperta. Noi insistiamo sul fatto che debba essere un soggetto istituzionale che coinvolga Stato, Città metropolitana di Venezia e Regione e non possa prescindere dal personale Thetis. E ci chiediamo cosa stia aspettando Zaia per dare attuazione alla Authority istituzionale già prevista, su nostra sollecitazione, nel Documento di economia e finanza regionale 2018 per la gestio-

ne complessiva del sistema lagunare».

Le Rappresentanze sindacali unitarie del Consorzio Venezia Nuova hanno già espresso la contrarietà alla possibile «ondata» di consulenti esterni che la società vorrebbe assumere per competenze prima svolte all'interno.

Il Consorzio fa sapere informalmente che non sono previsti tagli occupazionali, ma intanto è stata annunciata la creazione di due nuovi uffici che si dovranno occupare delle attività di coordinamento della progettazione e della produzione, sia per la conclusione alle opere alle bocche di porto, sia per le opere diffuse. Ad aumentare le preoccupazioni per i sindacati è lo stato di indeterminatezza sulla futura gestione del Mose, che dovrebbe scattare dal 31 dicembre 2021. Da questo momento in poi il Consorzio Venezia Nuova potrebbe cessare di esistere a meno che il Governo non decida comunque di coinvolgerlo nella delicata fase della gestione della manutenzione. —

Enrico Tantucci

BY NENDO AL CUNTI DIRITTI RISERVATI



LA CGIL

Allarme a Thetis: «Operazione poco trasparente»

A essere preoccupati, oltre ai lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, sono anche quelli di Thetis, la società controllata che si occupa di ingegneria ambientale e che ha sede all'Arsenale. «A oggi i lavoratori di Thetis non sono stati mai informati su tale processo in atto - si legge in un comunicato della Filctem Cgil - né di quanto personale è interessato da tale riorganizzazione né dalle modalità di scelta dello stesso. Una situazione poco trasparente che chiede invece chiarezza dovuta non solo per i lavoratori ma anche

per la città di Venezia che attende da anni la conclusione delle opere alle bocche di porto per la sua salvaguardia e che ha sempre seguito con attenzione le vicende di Thetis: ricordiamo diverse mozioni sul futuro di Thetis nonché le diverse interpellanze parlamentari. C'è inoltre da ricordare la procedura di mobilità messa in atto in Thetis negli anni passati e il serrato confronto con i commissari con l'aiuto del tavolo di crisi regionale che ha previsto investimenti e non licenziamenti. Quest'ultimi ancora stentano mentre già si pensa a possibili riduzioni del personale. Come Filctem Cgil di Venezia e RSU aziendale chiediamo urgentemente un confronto con la direzione aziendale su questo prospettato progetto di riorganizzazione».



Le operazioni di posa dell'ultima paratoia del Mose al Lido: in tutto ne sono state posate settantotto

PERMESSI DI TRANSITO

Corteo di Ncc fino a San Basilio scontro con il Porto sui limiti

I noleggiatori incontrano l'Autorità: «Presi a pesci in faccia, sciopereremo quando arriveranno le crociere. Attendiamo uno spiraglio dall'incontro con il prefetto»

Marta Artico

Noleggiatori con conducente in corteo da San Giuliano a San Basilio per protestare contro le limitazioni di accesso dell'Autorità Portuale. Si sono messi in macchina e hanno percorso il Ponte della Libertà fino a Venezia, rallentando il traffico e guadagnando poi l'ingresso della stazione marittima, dove una delegazione è riuscita a farsi ricevere.

Alla guida Larry Valbusa, della ditta First Group che ha sedi a Livigno, Milano e Venezia, Corrado Pulese di Autonoleggi Elite, rappresentante della Cna, e ancora Manuele Zulian di Best One, Renzo Antonelli e molti altri.

«Da qualche tempo hanno ritirato fuori un'ordinanza del 2010 dell'allora presidente Paolo Costa e mai messa in funzione, che per motivi legati alla sicurezza pubblica, ci impedisce di oltrepassare la sbarra e andare a prendere le persone». Proseguono: «Noi lavora-

mo con le navi, ma anche con gli alberghi e bed&breakfast, con gli stessi residenti che adesso devono addirittura tirare fuori la carta d'identità per accedere. In questo modo la gente prende il taxi acqueo spendendo tre volte quando con 45 euro arriverebbe a destinazione».

«Non ci sono nemmeno posti adibiti a stazionamento taxi e Ncc» spiega un noleggiatore, «veniamo sempre multati». Chiarisce Corrado Pulese: «L'autorità portuale ci apre solo quando arrivano le navi, ma l'area è demaniale, è stata aperta al pubblico nel Duemila e a Santa Marta e San Basilio abitano molti cittadini. Per entrare dobbiamo sapere se le persone sono residenti o meno, ma non siamo in un carcere. Abbiamo presentato le lettere degli alberghi, i nominativi delle persone, ma non ci hanno mai risposto». Una delegazione è poi riuscita a farsi ricevere da una rappresentanza dell'Autorità di Sistema e

dal direttore generale. «L'Ente» si legge in una nota del Porto, «ha ribadito che nell'area di Santa Marta-San Basilio l'accesso è riservato esclusivamente a mezzi che rispondano ad esigenze connesse al traffico marittimo e portuale. È permesso accedere per la movimentazione dei crocieristi o per accompagnare e prelevare persone che per lavoro debbano accedere alle attività economiche e accademiche che insistono nell'area portuale. L'area va valorizzata per rispondere a interessi collettivi e non privati, non può considerarsi luogo destinato alla movimentazione di turisti tout court». «L'Autorità Portuale ci ha trattato a pesci in faccia, senza lo spiraglio di un'apertura» commenta Pulese. «Adesso aspettiamo l'incontro con il Prefetto e nel frattempo quando arriveranno le navi faremo sciopero se è questo che vogliamo, dal momento che non sono disponibili a trovare alcun accordo». —

BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI



La protesta ieri mattina dei conducenti di mezzi Ncc

EDIZIONE-BENETTON

Un manager di Goldman al vertice di Autogrill

TREVISO. Edizione proporrà di nominare Paolo Zannoni presidente di Autogrill in sostituzione di Gilberto Benetton, scomparso a fine ottobre scorso. Lo si legge in una nota della società di ristorazione controllata dalla holding della famiglia Benetton. Edizione proporrà al cda la cooptazione di Zannoni e di attribuirgli la carica di presidente. Lo si apprende da una nota, nella quale si precisa che la candidatura di Zannoni sarà sottoposta al consiglio di amministrazione di Autogrill per le competenti deliberazioni. Zannoni, ricorda la società nel comunicato, vanta una lunga e prestigiosa carriera a livello internazionale: attualmente advisory director di Goldman Sachs International e presidente della divisione Investment Banking in Italia, ricopre e ha ricoperto numerose cariche in primari gruppi internazionali ed è inoltre membro dell'advisory board dell'International Center for Finance (Icf) alla Yale School of Management. —



Grandi gruppi

E intanto la crisi demolisce i big dell'edilizia

Astaldi, Condotte, Cmc Ravenna e Trevi, nonostante le commesse, sono stati stritolati dai debiti e dai ritardi nei pagamenti

VITTORIA PULEDDA, MILANO

Blocco delle grandi opere, ritardi nei pagamenti della committenza pubblica, di conseguenza ricerca esasperata di sbocchi all'estero (che assorbe oltre l'80% del fatturato delle imprese di maggiori dimensioni) ma che spesso si rivela un rimedio peggiore del male perché espone a Paesi "difficili", dal Venezuela all'Algeria alla Turchia. Sono questi gli ingredienti comuni del cocktail infernale che ha messo in ginocchio quattro società sui primi dieci colossi italiani attivi nei grandi lavori. L'elenco è diventato ormai familiare: Astaldi, Condotte, Cmc Ravenna, Trevi. Insieme a qualche altra più piccola (da Tecnis a Grandi lavori Fincosit) sono società che al momento della crisi - esplosa tra il 2017 e l'anno scorso - avevano in pancia decine di miliardi di commesse, ma anche debiti verso banche, fornitori, detentori di bond e fornitori per oltre 7,5 miliardi, a fronte di un fatturato aggregato di quasi 7 miliardi.

Altrettanto importanti i numeri dei dipendenti coinvolti: 28mila occupati senza contare l'indotto, sia in termini di forza lavoro sia di fatturato. «Non dimentichiamo che il settore delle costruzioni è composto anche da tante imprese di medie e piccole dimensioni. Bisogna salvaguardare anche queste», sottolinea Franco Turri, segretario generale Filca-Cisl.

Tra le grandi società in crisi, l'unica in amministrazione straordinaria è Condotte (che tra l'altro, al momento del dissesto vantava crediti verso la pubblica amministra-

zione per un miliardo): la prossima settimana potrebbe essere determinante per chiudere l'operazione di finanza straordinaria (190 milioni, se ci saranno i fondi presso il Mef per l'erogazione della garanzia statale sull'intera somma). Nel frattempo i commissari, con il supporto di Mediobanca, vaglieranno come vendere le commesse e i rami non strategici; le prossime settimane potrebbero vedere i bandi con le sollecitazioni delle proposte (mentre è già al vaglio l'ipotesi Illimity, cioè Corrado Passera, insieme a Oxy e Highbridge Capital).

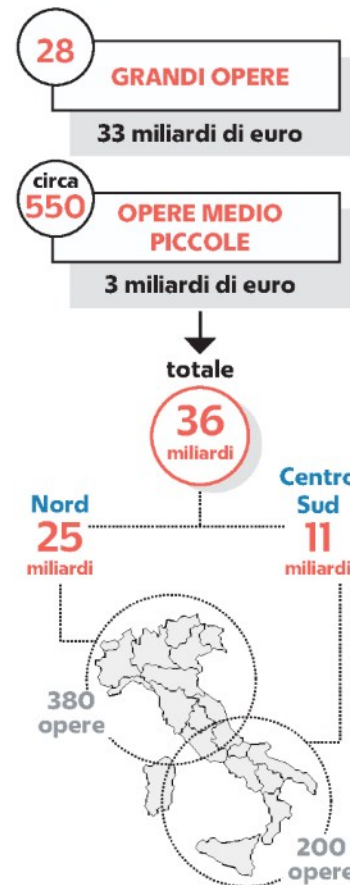
Verrà invece prorogato di 60 giorni il concordato in bianco di Cmc Ravenna: la società è al lavoro per mettere a punto un piano in continuità ma con un perimetro aziendale più ridotto; a valle della definizione di cosa vendere - e dei sacrifici che verranno chiesti ai creditori, titolari di bond compresi - si vedrà anche quanta nuova finanza servirà per continuare l'attività. Da ieri però è più vicino lo sblocco di alcuni lavori in Sicilia, in collaborazione con l'Anas.

E poi ci sono le altre due "malate", in questo caso presenti a Piazza Affari: Trevi e Astaldi, i cui termini per presentare un piano concordatario stanno per scadere (il 14 febbraio). Nel frattempo si attendono le offerte dei giapponesi di Ihi e di Salini-Impregilo, magari con Cdp. Intanto la Cassa si appresta a metter soldi nell'altra società quotata, la Trevi, di cui è già azionista: quando arriverà l'ok definitivo delle banche creditrici partirà anche l'aumento di capitale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

Le opere bloccate



«Tariffe più alte per eliminare i tir deviati»

Il consiglio comunale di Trento approva una mozione per ridurre l'inquinamento prodotto in A22

► TRENTO

Equiparare le tariffe di transito dei valichi transalpini per evitare che sull'A22 ci finisca traffico pesante «deviato», ossia camion che per non pagare il più veloce ma anche più caro San Gottardo, «deviano» per Bressanone. E potenziare la ferrovia per rendere più appetibile il trasporto su rotaia. Sono questi i due punti principali della mozione che è stata votata ieri dal consiglio comunale di Trento. Prima firmataria Antonia Romano e sottoscritta anche da Michele Brugnara, Lucia Coppola (sostituita dal consigliere Marco Ianes), Emanuele Lombardo, Roberta Zalla, la mozione impegna il sindaco a intervenire in Provincia e nei confronti degli organi istituzionali competenti per promuovere «azioni non più procrastinabili, intervenendo sul traffico che soffoca l'A22 e che causa l'immissione in aria di grossi quantitativi di gas clima-alteranti, tra cui gli ossidi di azoto nocivi per la salute delle persone». I livelli di ossidi di azoto supera Tra le misure proposte, oltre l'adeguamento delle tariffe e il maggior controllo del rispetto delle regole di viaggio, «si prevede anche il miglioramento dell'attuale fer-

rovia per consentire un più efficace trasporto su rotaia, nel rispetto dei vincoli posti dalla tutela delle persone dall'inquinamento acustico e dalle vibrazioni che si propagano attraverso il suolo. Ovviamente ogni intervento infrastrutturale aggiuntivo avrà senso solo dopo aver attuato queste misure e averne verificato l'effettiva necessità. La sola riduzione del traffico deviato comporterebbe infatti una riduzione di traffico di autotreni e tir lungo l'asse del Brennero tra il 30 e il 35%. Pur nella consapevolezza che il comune di Trento non ha competenze dirette in questo ambito, nonostante comunque abbia una minima partecipazione in A22, la mozione acquisisce importanza politica perché - viene spiegato da chi l'ha proposta - restituisce parola ad organi istituzionali come i consigli comunali, direttamente impegnati a tutelare la salute e il benessere delle persone che vivono nelle singole città, nei singoli paesi o semplicemente vi transitano. L'auspicio è che anche altri comuni, come ha già fatto il comune di Besenello, approvino la stessa mozione affinché la salute delle persone e la salubrità dell'aria siano realmente poste in primo piano rispetto ad altri interessi».



Il traffico «deviato» vale il 30-35 per cento del traffico pesante in A22

Residenti e vigilantes da giugno in pattuglia



PRIMO CONFRONTO

Valdastico, faccia a faccia
tra Valduga e Fugatti

Valdastico, Valduga in Provincia

Per il sindaco di Rovereto e la sua giunta ieri il primo faccia a faccia con Fugatti

► TRENTO

Viabilità e urbanistica, formazione e impresa, infrastrutture per l'assistenza agli anziani e per la protezione civile, stadio Quercia. Questi i principali temi che hanno caratterizzato l'incontro, il primo dopo le elezioni di ottobre, fra la giunta provinciale di e quella del Comune di Rovereto, guidata dal sindaco Francesco Valduga, ieri nel capoluogo.

«Si è trattato di un incontro conoscitivo ed interlocutorio, ma comunque molto proficuo – ha commentato il presidente, Maurizio Fugatti – servito a mettere sul tappeto le principali questioni aperte e soprattutto a fare il punto sul protocollo siglato fra le due amministrazioni nella precedente legislatura».

Fra le questioni affrontate, anche la Valdastico con il presidente Fugatti che ha voluto chiarire la posizione della giunta provinciale: «Noi riteniamo che l'uscita a Rovereto sud sia la più utile al Trentino, per ragioni di viabilità e di carattere economico e turistico. Naturalmente questo si deve tradurre in un progetto di massima con le relative valutazioni di sostenibilità tecnica ed ambientale. Appena avremo sul tavolo un progetto faremo le opportune considerazioni e decideremo sentendo anche i territori interessati. Attualmente, dunque, tutti i rilievi critici, ovviamente legittimi, sono prematuri», ha aggiunto il presidente.

L'incontro è terminato con l'impegno a rivedersi fra un mese, per approfondire i temi amministrativi, con la volontà, espressa dal presidente Fugatti di dialogare e di confrontarsi nell'interesse comune.



A sinistra del tavolo la giunta provinciale, a destra quella di Rovereto con il sindaco Valduga: tema, Valdastico



Rusalen, sono affari di famiglia

L'impresa edile sfiora i 18 milioni: padre e figlio nelle costruzioni, moglie e figlia nell'immobiliare

FABIO POLONI

Dai centri commerciali alle centrali idroelettriche, dai capannoni industriali alle ristrutturazioni sotto l'occhio della Soprintendenza per le belle arti. Se la crisi morde un settore, tu aggirala, smarcata, diversifica. Re-inventati. Partita dalle mani di Benedetto Rusalen come impresa edile artigiana nel 1975, oggi l'azienda di Meduna di Livenza che porta il cognome del fondatore è cresciuta fino a sfiorare i 18 milioni di euro di fatturato. Un affare di famiglia: a fianco della ditta di costruzioni, gestita ora da Benedetto Rusalen (66 anni) e dal figlio Mirco (44), lavora infatti la società immobiliare Fiore, che porta sul mercato gli immobili realizzati e si occupa della compravendita di terreni. Le quote sono in mano alla moglie di Benedetto e a sua figlia, Marzia.

La parte pesante del portafoglio ordini della Rusalen sta nell'industriale. «Per noi vale circa il settanta per cento del fatturato complessivo», racconta Benedetto Rusalen. Tra i clienti spiccano i nomi di Bosch e Nestlé, Sme e Visotto, solo per citarne alcuni. L'azienda di Meduna

ha realizzato le sedi di diverse realtà note della Marca: Came di Casier, Codognotto di Salgareda, Comec di Morgano. Anche nel settore dei centri commerciali ci sono nomi noti: Despar, catena per la quale Rusalen ha realizzato il supermercato di Azzano Decimo (Pordenone), Leroy Merlin, questa volta a Martignacco (Udine), oppure Sme, a Pordenone. Anche la concessionaria Carraro di Treviso porta la loro firma.

Un'ottantina di dipendenti, «mai cassa integrazione», vanta Rusalen senior, l'azienda ha passato sì «gli alti e bassi come tutti, nel settore», ma non è mai stata morsa a morte dalla crisi. Il segreto? «È l'imprenditore che fa l'azienda - non lascia spazio alla modestia, il fondatore - e bisogna saper lavorare in un certo modo: garantire i tempi di consegna, la qualità, il giusto prezzo. Detto così è molto semplice, mettere tutto insieme però è difficile».

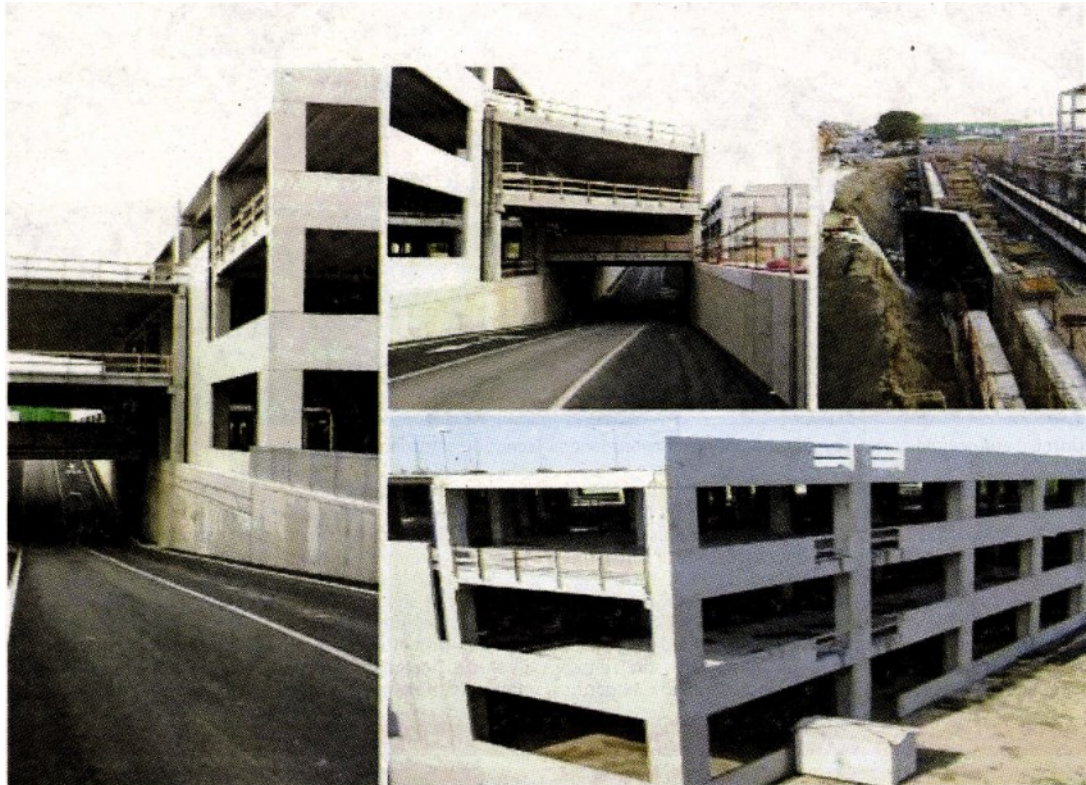
Altro "segreto", come detto, è la diversificazione. Nel portfolio delle opere ci sono anche diverse centrali idroelettriche, quasi tutte nel Pordenonese, e pure restauri di beni di valore architettonico, come l'ex convento di

San Bernardino a San Felice sul Panaro, in provincia di Modena: lì l'azienda di Medua ha messo in atto un restauro e risanamento conservativo con cambio di destinazione d'uso in residenziale, valore della commessa un milione di euro. Altro restauro di gran valore: l'archivio di Stato di Trieste, valore del lavoro 2,8 milioni di euro. Numeri "pesanti", come quelli di un bilancio in continua crescita. «Per il 2019 l'obiettivo è cercare di consolidare il nostro fatturato», spiega Benedetto Rusalen. Alcune aziende, nel settore dell'edilizia ma non solo, faticano a trovare manodopera. «Da noi c'è pochissimo turnover, chi viene a lavorare qui difficilmente se ne va, se non per sopraggiunti limiti di età», dice ancora il titolare, «abbiamo geometri, autisti e capicantiere formati qui, sul territorio, e anche gli stranieri che lavorano nei cantieri sono ben integrati». Spesso si sente in giro che i giovani non vogliono lavori faticosi, o che impegnino i fine-settimana. «Da noi cerchiamo di organizzarci in turni, in modo da non lavorare spesso il sabato». Un'azienda si costruisce anche così, non solo coi mattoni. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

	Ricavi			Utile Periodo				Rapporto di indebitamento		ROA		ROE		Differenziale di giro		CF-Edilizia	
	2017	2018	2017-18	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
FASSA S.R.L.	363.069	322.469	12,6%	17.212	15.368	15,9%	15,8%	53,3%	49,7%	4,9%	5,5%	0,8%	0,9%	4,2%	4,6%	4,2%	4,7%
SUPERBETON S.P.A.	227.335	206.879	9,9%	1.745	1.644	8,9%	11,5%	57,1%	49,0%	2,9%	2,9%	2,8%	3,2%	0,3%	-0,3%	24,1%	21,3%
IMPRESA TONON S.P.A.	204.305	180.783	13,6%	3.901	2.516	10,7%	10,7%	74,2%	67,6%	3,1%	3,9%	1,2%	1,8%	1,9%	2,1%	16,9%	19,5%
CARRON CAV. ANGELO S.P.A.	184.679	198.154	-6,8%	7.329	4.122	5,1%	6,0%	76,1%	73,7%	5,4%	3,8%	0,2%	0,8%	5,2%	2,9%	2,3%	11,2%
MAEFIN S.R.L.	119.706	89.672	71,8%	2.786	1.949	7,9%	9,9%	73,6%	80,6%	3,3%	2,6%	0,3%	0,4%	3,9%	2,1%	4,7%	11,7%
ELFRA S.R.L.	100.683	89.531	12,5%	6.484	5.777	8,3%	10,5%	30,2%	30,5%	6,8%	7,1%	0,7%	0,8%	6,1%	6,2%	2,1%	2,2%
SOGEDIN FINANZIARIA SPA	63.028	61.596	2,3%	1.820	1.394	13,3%	13,4%	64,9%	62,6%	2,8%	3,0%	0,8%	1,0%	2,0%	2,0%	7,5%	8,5%
EUROGROUP SPA	39.969	59.123	-32,4%	1.737	3.202	7,3%	8,3%	37,7%	43,2%	6,6%	6,6%	0,8%	0,4%	5,9%	6,2%	3,4%	1,3%
C.E.V. - S.P.A.	24.324	31.138	-26,6%	2.618	243	16,5%	3,1%	68,3%	65,5%	7,2%	3,2%	0,5%	1,0%	6,7%	8,2%	4,7%	27,7%
VOLPATO FLU S.R.L.	18.821	35.658	-47,2%	262	1.414	2,6%	6,3%	38,4%	48,3%	3,2%	2,8%	0,1%	0,0%	3,2%	2,7%	0,6%	0,1%
COSTRUZIONI RUSALEN S.R.L.	17.916	13.913	28,8%	296	243	9,8%	4,1%	80,2%	69,3%	3,0%	5,0%	0,6%	1,1%	2,3%	3,9%	13,0%	13,7%





Uno dei cantieri della Rusalen di Meduna di Livenza



Benedetto Rusalen

INFRASTRUTTURE

Terraglio Est, mega rotatoria a S. Antonino I residenti: follia. Il Pd: Conte smentito

Sant'Antonino non ci sta. L'ipotesi di Veneto Strade – una mega-rotatoria al posto del sottopasso su via Sant'Antonino, per il secondo stralcio del Terraglio Est – non va giù a residenti ed associazioni. Non a caso stasera, d'urgenza, si riuniscono alle 20.30 alle scuole Carrer, a poco più di 48 ore dal vertice nella sede di Veneto Strade, con tecnici e sindaci interessati. Silvano Vernizzi, dg di Veneto Strade, ha espresso perplessità sui costi di sottopasso e cavalcavia, aprendo all'ipotesi rotatoria a raso. Non è escluso che stasera si rispolveri il comitato "No Terraglio Est", per ribadire con più forza il nient all'opera, sostenuto dai due principali gruppi "Sant'Antonino Vive" e "Salvaguardia Ambiente Treviso Sud".

«Siamo sempre di più alla follia. Con una rotatoria la situazione sarebbe ancora peggio» dice Roberto Rasea, presidente di Salvaguardia Ambiente, «se si vuol parlare di minore impatto possibile per il quartiere, come fa la giunta Conte, vorrei capire dove si troverebbe lo spazio per realizzarla. Ma Vernizzi è mai venuto in sopralluogo a Sant'Antonino? Questi continui cambiamenti progettuali fanno ridere: ok che mancano i soldi, ma se queste sono le soluzioni...». A criticare l'ipotesi rotatoria, e alla base il Terraglio Est, anche Annalisa Milani (S. Antonino Vive) e Romeo Scarpa di Italia Nostra, che bollano la questione come «uno spreco di soldi».

«Una rotatoria a raso? Un totale disastro per il quartiere» dice Milani, «siamo pronti a battersi per ribadire il "no"

al Terraglio Est, rischia di essere un'altra Pedemontana».

«Ormai si fanno rotatorie dappertutto, dicendo che facendo strade si riduce il traffico. E' falso» aggiunge Scarpa, «stanno mescolando il calderone dei problemi, spostandoli da una parte all'altra. L'unica soluzione è liberalizzare l'A27». E l'ex vicesindaco di Treviso Roberto Grigoletto, del Pd, chiede alla giunta di «venire a Sant'Antonino a spiegare cosa significherà il regalo che l'assessore Sandro Zampese sta preparando ai suoi cittadini».

E sempre dal Pd, il capogruppo Stefano Pelloni attacca la Lega: «Sul Terraglio Est paghiamo l'indecisione leghista da 20 anni», sostiene, «Quando c'erano i soldi, fu la Lega a non volerlo fare, oggi disertano le riunioni in cui si prospettate soluzioni impattanti per il quartiere. Lo ha spiegato molto chiaramente l'ex presidente della Provincia, Muraro. Quando c'erano i soldi per il Terraglio Est si misero di traverso il sindaco Gobbo e Zampese, e si perse l'opportunità; oggi i soldi non ci sono più, per la voragine finanziaria della Pedemontana, e si propongono soluzioni tampone con un impatto inaccettabile su cittadini e quartiere»

E Pelloni insiste: «Conte prometteva il Terraglio Est passando sotto il quartiere di Sant'Antonino, oggi Veneto Strade comunica che non ci sono soldi per il tunnel. Ed è ancor più grave che mentre il vicesindaco di Casier era presente all'incontro, sindaco Conte e assessore Zampese erano assenti. Invece della rotonda, perché non liberalizzare l'A27?»

A.B.V.



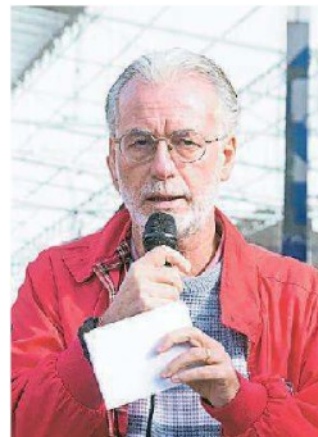
INTERROGAZIONE DI RUZZANTE E BARTELLE

«Amianto nel cantiere della Pedemontana» Il caso arriva in Regione

ALTIVOLE. «Abbiamo depositato un'interrogazione per chiedere alla giunta regionale di verificare la presenza d'amianto presso i cantieri della Pedemontana. Contestualmente, vanno prese tutte le cautele per escludere ogni rischio di contaminazione da amianto, sia per i lavoratori che per la popolazione». Lo spiegano i consiglieri regionali Piero Ruzzante (Liberi E Uguali) e Patrizia Bartelle (Italia In Comune), dopo aver presentato l'interrogazione a risposta immediata relativa al ritrovamento di cumuli di tubazioni in cemento-amianto presso il cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta nel tratto tra Altivole e Riese Pio X, in provincia di Treviso.

«La prima preoccupazione deve essere sempre quella della sicurezza di chi lavora nei cantieri», sottolineano i consiglieri regionali, ricordando i due infortuni mortali avvenuti nei cantieri della Pedemontana già oggetto di un'interrogazione del 25 gennaio firmata dagli stessi Piero Ruzzante e Patrizia Bartelle. «Vogliamo inoltre essere certi che non ci siano pericoli per la salute dei cittadini che vivono nelle zone vicine ai cantieri, perciò chiediamo alla Giunta di prestare attenzione» spiegano i consiglieri.

«Il 2018 è stato un anno di record negativi per il lavoro nel Veneto, con un morto ogni 5 giorni nei luoghi di lavoro, per un totale di 69. Secondo l'Inail, il Veneto è la regione dove si è registrato il maggior incremento di incidenti mortali sul lavoro rispetto all'anno precedente. La Regione deve rispettare gli impegni votati dal consiglio regionale e il Patto per la sicurezza sottoscritto coi sindacati, ad oggi ampiamente disatteso». —



Piero Ruzzante (Leu)



IL PRESIDENTE

«Chi vuol comprare si faccia avanti» L'appello di Garofalo

Un soggetto misto interno-esterno gestirà le finanze Teatri, nuovo accordo con il Comune. Università, si cambia

«Chiunque è interessato può fare pervenire manifestazioni di interesse per l'acquisto o la cogestione di uno dei nostri immobili. Il tema per noi oggi è quello del riallineamento tra il valore del patrimonio e i flussi di entrata. Abbiamo un patrimonio cospicuo e una carenza di flussi di entrata. Ma ce la faremo».

A parlare è il presidente di Fondazione Cassamarca Luigi Garofalo, che ieri ha sancito l'inizio della nuova era. E infatti ha sottolineato: «L'incontro con Zaia segna in modo tangibile l'avvio di contatti proficui per far tornare la Fondazione in collegamento dialettico con le altre istituzioni e al centro di progetti culturali e universitari del nostro territorio». Ma Garofalo è concentrato soprattutto sul primo passo della sua gestione: mettere online tutte le informazioni sul patrimonio immobiliare di Fondazione, il cui valore supera i 100 milioni di euro. E infatti sul web da mercoledì sono presenti le schede tecniche di cinque proprietà in vendita, primo pacchetto della progressiva dismissione del patrimonio per sanare la situazione finanziaria: l'ex Questura, villa Lina in viale Vittorio Veneto, il complesso Tolpada, l'ex area Secco e Ca' Zenobio a

Santa Bona. Schede tecniche con le potenzialità edificatorie e i vincoli di ciascun immobile, più il prezzo degli edifici a bilancio, per un totale, tra aree e immobili, di più di 44 milioni di euro per questa prima tranche. E bisogna muoversi, con le vendite, perché entro il 2020 Fondazione deve rimborsare metà debito a Unicredit, ossia 75 milioni di euro. Con le dismissioni bisogna quindi «realizzare flussi in entrata in assenza di dividendi Unicredit». E a breve seguirà la ricognizione di «tutto il patrimonio artistico di cui disponiamo in modo che possa essere esibito in un mostra stabile e itinerante».

SOGGETTO MISTO

Altra novità, ribadita ieri a Ca' Spineda: la gestione della dimensione finanziaria di Fondazione Cassamarca sarà affidata a una struttura il cui modello sarà misto, ossia composto, sottolinea Garofalo, «da competenze interne e consulenze esterne», sotto la vigilanza di un organo della Fondazione. Questione di poche settimane e si partirà. Cosa cambia rispetto all'altro ieri? Fino allo scorso anno, Fondazione Cassamarca aveva una apposita Commissione Finanze in cui operava un intermediatore finanziario,

che però mesi fa è finito in un'inchiesta della Consob per presunte irregolarità nella gestione dei titoli, e per questo si è dimesso. Si cambia musica, insomma. E sempre Garofalo ieri ha annunciato di voler adottare un modello più prudente per quanto riguarda l'amministrazione del patrimonio mobiliare di Fondazione, «un terzo del quale è rappresentato da una partecipazione dello 0,07% in Unicredit. La speranza è che questa possa riprendere a distribuire dividendi».

TEATRO, SI CAMBIA

«Stiamo costituendo con il Comune di Treviso una nuova fondazione che avrà al suo interno il teatro Del Monaco. Un teatro di tradizione che parteciperà al circuito dei teatri stabili del Veneto».

UNIVERSITÀ, IL VERTICE

L'università di Padova e quella di Venezia «restano a Treviso», ha detto ancora Garofalo, ma dovrà cambiare il contratto con Fondazione. Perché oggi Fondazione non ha più soldi per pagare gli stipendi dei docenti. Può però continuare a mettere a disposizione gli immobili, «partendo dall'ex Distretto. Vedrò i rettori il 25 febbraio». —

A.Z.

LE PARTITE CHIAVE

La Camera

Quanto vale la nuova sede camerale all'Appiani? Camera dice non più di 26-28 milioni, Fondazione dice 35-37. E c'è una causa in tribunale in atto.



Del Monaco & Eden

Entro un mese nascerà il nuovo soggetto giuridico, con partner Comune e Fondazione, con l'ingresso nel circuito dello Stabile del Veneto.



Ex distretto

Fondazione, Comune, Ca' Foscari e Bo stanno lavorando al campus unificato all'ex distretto militare, con una parte ceduta ai privati per sviluppo immobiliare.





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. 5) L'ex Questura di via Carlo Alberto, in centro storico

RISIKO

«Gli atenei restano in centro» Conte contro l'ipotesi trasloco

Il sindaco stronca la proposta del campus di Sant'Artemio con trasferimento della Provincia all'Appiani insieme all'ente camerale

Un'idea che rispunta puntualmente ma che era già stata rigettata da Manildo

«L'università resta in centro storico, non esiste la possibilità che vada fuori da Treviso, e nemmeno in periferia: deve essere dentro le mura»

È il messaggio che il sindaco Mario Conte lancia esplicitamente a chi continua da qualche settimana – dentro e fuori Ca' Sugana, dentro e fuori la Lega e la maggioranza di centrodestra ai Trecento – a proporgli di “rimodellare” il grande risiko dei contenitori, partito a fine degli anni '90, portando l'università al posto della Provincia al Sant'Artemio con la creazione di un campus fuori porta sul modello della grandi università americane.

Una proposta che a dire il vero avrebbe incontrato anche il gradimento di diversi esponenti del mondo economico, imprenditoriale e delle categorie, alcuni dei quali avrebbero inviato Conte a farci più di un pensierino.

Il ragionamento di chi propone il trasferimento fuori mura prende le mosse dalla razionalizzazione dei contenitori. E in prospettiva offre un potenziale salvagente, se non due, a Fondazione Cassamarca.

L'idea di creare il campus all'ex ospedale psichiatrico porta con sé il trasloco congiunto di Camera di Commercio e Provincia (fortemente ridimensionata dalla riforma del governo Renzi, oggi non occupa più tutti i padiglioni) alla cittadella Appiani; riempirebbe da un lato la cittadella istituzionale, dall'altro libererebbe entrambi gli stabili

oggi sede di università sulle due sponde del Sile, sia l'ex Dogana a San Leonardo, che l'ex distretto o convento di San Paolo sulla riva destra. Con possibilità di ulteriori introiti in caso di dismissioni per Fondazione

Ma Conte, appunto, non ne vuole sentir parlare. «Ne abbiamo fatto un punto della nostra campagna elettorale», ha ribadito in queste settimane a chi rilanciava quest'idea, «e siamo impegnati sul campus unificato all'ex distretto».

Va detto che anche il suo predecessore Giovanni Manildo aveva sempre fatto baricate negli anni scorsi all'idea di trasferire fuori mura le due università, prospettata da alcuni interlocutori anche alla giunta di centrosinistra.

«La funzione della formazione d'alto livello deve restare in centro, troppe funzioni sono stata portate fuori mura», diceva allora Manildo, non lesinando una stoccata all'Appiani.

Ma il progetto cova, evidentemente, se puntualmente rispunta.

E la Provincia? Il presidente dell'ente di Sant'Artemio, il leghista Stefano Marcon, ha una risposta lapidaria: «Trasferirci? Non mi risulta proprio, anzi fra poco torneremo forti, come ente». Riferimento alla proposta di legge che il Carroccio ha depositato in Parlamento, per ripristinare le “antiche” competenze (e relative risorse). —

A.P.

CC BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL PUNTO

«Villa Emo, un patrimonio se la prendano i “mezzadri”»

Il presidente della Regione punta a un acquisto locale E su villa Albrizzi-Franchetti rilancia: «Quando ero in via Battisti volevo venderla»

«Villa Emo? Spero ci siano uno o più investitori locali intenzionati a rilevarla. Diciamo dei... mezzadri come quelli che a suo tempo si sono comprati la banca che ha acquisito villa Emo. Mezzadri con le risorse giuste, piuttosto che fantomatici compratori stranieri». Il governatore Luca Zaia è intervenuto ieri a Ca' Spineda in merito all'intenzione della proprietà di villa Emo di Fanzolo di Vedelago, la Bcc Credito Trevigiano, di cedere l'immobile e all'annuncio dell'interessamento da parte di un compratore per ora sconosciuto. Zaia fa chiaramente capire che non gradirebbe il fatto che, ad acquistare la villa realizzata su disegno di Palladio nel Cinquecento, possa essere uno straniero. E proprio contro questa eventualità è nato una sorta di comitato guidato dal Comune di Vedelago per cercare finanziatori disposti a sostenere l'acquisto da parte pubblica, facendo leva sul diritto di prelazione. «Si tratta di una villa palladiana restaurata, e che non ha bisogno di altri interventi. Un investimento chiavi in mano al quale spero si voglia prestare attenzione in sede locale», sottolinea Zaia. In merito invece a villa Albrizzi Franchetti, data in gestione a Fondazione Cassamarca ma di proprietà della Provincia di Treviso, Zaia è stato netto: «Avrei voluto venderla, quando ero presidente della Provincia. quando me ne andai era comunque in buono stato, oggi non si può certo dire lo stesso». E, di rimbalzo, Garofalo: «Vendere villa Franchetti? Chiedetelo al proprietario, la Provincia, non a Fondazione». —

A.Z.

