

## Rassegna del 04/09/2019

### ANCE VENETO

04/09/2019	Giornale di Vicenza	24	«Il casello a Schio favorirà Thiene e imprese»	Carollo Matteo	1
<b>SCENARIO</b>					
04/09/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Un casello Schio-Marano sulla A31 nord	a.al.	3
04/09/2019	Corriere di Bologna	9	Frena la crescita del settore costruzioni Il volume d'affari scende a meno 0.7%	...	4
04/09/2019	Gazzettino Friuli	6	«Sostegno ai treni pendolari con i 3 milioni» - Scure sui tre milioni per le Frecce «Giusto, vadano ai treni pendolari»	De Mori Camilla	5
04/09/2019	Gazzettino Pordenone	2	Bretella Sud, lavori a passo di lumaca - Bretella sud, lavori a rilento La Regione convoca l'impresa	Lisetto Davide	7
04/09/2019	Gazzettino Rovigo	2	Lavoro a rischio, i fronti caldi dell'autunno - Un autunno caldo aspettando Amazon	Astolfi Nicola	9
04/09/2019	Gazzettino Rovigo	2	Servizi ambientali e alla persona, nuove emergenze	N.Ast.	13
04/09/2019	Giornale di Vicenza	12	Progetto da due milioni per l'ex macello di Vicenza - Un piano per l'ex macello Progetto da due milioni con parcheggio e negozi	Negrin Nicola	14
04/09/2019	Messaggero Veneto Udine	21	Nell'ex "Osoppo" sarà costruito un nuovo asilo	A.C.	17
04/09/2019	Messaggero Veneto Udine	26	Stime immobiliari e mercato: un corso	...	20
04/09/2019	Tempo	12	Inchiesta sui lavori lumaca dopo il sisma	Di Corrado Valeria	21
04/09/2019	Tribuna-Treviso	16	Dussin contro la Lega «Si indaghi sul velodromo lo mollato dal partito» - Dussin: «Giusta l'inchiesta sul velodromo» Il cantiere bloccato scatena i veleni in Lega	Zago Alessandro	22
04/09/2019	Tribuna-Treviso	16	Pessina, lavori sempre fermi «Prima ci dovranno pagare»	A. D. P.	24

# «Il casello a Schio favorirà Thiene e imprese»

Gli imprenditori hanno sottolineato la necessità di viaggiare più velocemente, studiando soluzioni viarie che abbiano un senso in prospettiva futura

**Bisogna convincere il Ministero ad inserire subito l'opera nei piani**

**COSTANTINO TONIOLO**  
CDA AUTOSTRADA BS-PD

**Matteo Carollo**

Sgravare dal traffico l'asse Schio-Thiene e snellire i collegamenti tra gli insediamenti produttivi: sono gli obiettivi del nuovo casello Schio-Marano-Zanè dell'A31. Un'idea che si è tradotta in uno studio di fattibilità, commissionato da Confindustria Vicenza e presentato ieri nella sede del Raggruppamento Alto Vicentino dell'associazione degli Industriali in un incontro organizzato con il Comune di Schio, alla presenza dei sindaci dell'area e degli esponenti delle categorie economiche. Tutto nasce dallo studio "MuoViVicenza - Connettere le imprese, avvicinare le persone" di Confindustria, dal quale è emersa l'idea di un nuovo casello tra quelli di Thiene e Piovene, all'incrocio tra l'A31 e via dell'Autostrada.

**LO STUDIO.** «Il territorio viene attraversato dall'autostrada la quale, però, non serve questa area, in quanto non c'è uno svincolo - ha precisa-

to l'ingegner Gianmaria De Stavola, autore dello studio di fattibilità -. Come si fa a mettere l'autostrada a servizio del territorio? Creando più collegamenti». Secondo il progettista non deve spaventare la prossimità dei caselli esistenti: nelle aree urbane, le distanze tra le uscite delle tangenziali sono pari a circa due chilometri e il nuovo casello disterebbe 3,3 chilometri da quello di Thiene. La nuova opera contribuirebbe poi a sgravare il traffico dall'abitato e dal casello thienese. Una nuova bretella nell'area di via Canova catturerà il traffico da Zanè, mentre i mezzi provenienti da Valdagno, in vista della realizzazione della nuova strada destra Leogra, potrebbero avere più interesse a prendere l'A31 al casello scledense piuttosto di scendere fino a Montecchio Maggiore e imboccare la Pedemontana. Per l'opera si parla di un investimento di circa 20 milioni di euro.

**GLI IMPRENDITORI.** «Quando noi ci confrontiamo, non guardiamo al presente, ma a progetti che potranno essere importanti fra 3,4, 10 anni - ha sottolineato Pietro Sottoriva, presidente del Raggruppamento Alto Vicentino di Confindustria, il quale ha ricordato come l'ingegner Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria Vicenza, sia stato parte attiva della

proposta -. Stare fermi nel traffico rappresenta una perdita di tempo per noi e per le merci, che oggi devono viaggiare sempre più velocemente. E sto pensando anche all'ambiente: più si resta in auto e più si inquina». «Quest'opera può avere ripercussioni interessanti sullo sviluppo del traffico, anche nell'ottica del prolungamento della Valdastico a nord e dell'apertura della Pedemontana - ha precisato Luigi Schiavo, delegato alle infrastrutture di Confindustria Veneto e presidente di Ance Vicenza -. In più, realizzare questo casello significa evitare di fare altre bretelle».

**LA POLITICA.** «Oggi dobbiamo studiare le vie di comunicazione che saranno importanti per il futuro - ha concordato il sindaco di Schio Valter Orsi -. Il compito delle amministrazioni è pensare lo sviluppo del territorio per agevolare il lavoro delle nostre imprese e continuare a mantenere il titolo di locomotiva d'Europa». «Bisogna convincere il ministero ad inserire l'opera nell'attuale piano finanziario, altrimenti sarà necessario attendere altri 5 anni - ha spiegato Costantino Toniolo, nel Cda di Autostrada Brescia Padova -. Noi siamo pronti per supportare e portare al ministero quella che è un'opportunità da cogliere». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## I commenti

### CONSUMO DEL SUOLO E LINEA FERROVIARIA

All'incontro sono state manifestate anche perplessità, soprattutto da parte di Coldiretti, i cui esponenti si sono detti preoccupati per il consumo del suolo. «Oggi siamo di fronte ad una migrazione da parte di aziende che hanno bisogno di ampliarsi - ha replicato il sindaco Orsi -. Se riusciamo a contenerle in determinate aree e le serviamo, possiamo ottenere un minor consumo del territorio». Commenti positivi per il nuovo casello sono arrivati dalle amministrazioni di Thiene, Santorso, Piovene, mentre Marano chiede di ragionare sul trasporto di merci lungo la linea ferroviaria Schio-Vicenza. «Bisogna lavorare di più sull'interscambio gomma-ferro», è stata la risposta di Orsi. MA.CA.



La presentazione dello studio di fattibilità del casello autostradale Schio-Marano. FOTO DONOVAN CISCATO



Amministratori comunali e presidenti di categoria fra il pubblico

**Il progetto****(che piace)**

## Un casello Schio-Marano sulla A31 nord

**SCHIO** Un nuovo casello autostradale sulla A31, per dimezzare il traffico attorno a quello di Thiene e agevolare aziende e utenti di Schio. Se ne è parlato ieri nella sede altovicentina Confindustria: il progetto del casello «Schio-Marano» è già realizzato e ora amministratori e industriali sperano che la società autostradale lo faccia proprio. Il piano presentato vede la nuova uscita a cavallo della bretella Anas fra l'area dell'ospedale di Santorso e via dell'Autostrada, a Thiene: «Potrebbe essere realizzato nell'area dell'ex cava Vaccari, per garantire il minor impatto ambientale possibile» hanno spiegato gli amministratori presenti. Fra loro il sindaco di Schio Valter Orsi e quello di Thiene Gianni Casarotto, ma anche i rappresentanti di Marano, Zanè e Santorso. Per l'opera, collocata all'incirca tre chilometri e mezzo più a nord del casello di Thiene, si stima un costo di 15 milioni a carico della società autostradale, più altri 5 in capo ai Comuni per le necessarie complanari. Presente all'incontro, il consigliere del Cda di A4 Holding Costantino Toniolo ha assicurato un interessamento per verificare la possibilità di inserire l'opera fra le prossime da realizzare. «Siamo partiti dalle esigenze delle aziende – dichiara Pietro Sottoriva, presidente altovicentino di Confindustria -. Con i tecnici si è individuata una soluzione nuova, mai pensata prima, e anche per questo c'è un interesse importante. Si vuole decongestionare il territorio attraverso l'utilizzo dell'autostrada, contando anche che attualmente il tratto Thiene-Piovene è sottoutilizzato». (a.al.)



## Unioncamere

## Frena la crescita del settore costruzioni Il volume d'affari scende a meno 0.7%

**F**renata per il settore costruzioni da quanto risulta dall'indagine di Unioncamere. Nel secondo trimestre del 2019, il volume d'affari scende dello 0,7%, interrompendo una serie positiva di otto trimestri. Più netta la tendenza negativa per le piccole imprese, da 1 a 9 dipendenti (-1,8 per cento), mentre per le medie imprese da 10 a 49 dipendenti c'è un rallentamento (+0,4 per cento) e per le grandi imprese, quelle da 50 a 500 dipendenti, sostanzialmente la crescita si arresta (+0,1 per cento). A fine giugno, le imprese attive sono risultate 65.046: rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, si sono ridotte dell'1,1 per cento (751 in meno). La diminuzione è risultata più ampia nei lavori di costruzione specializzati (-460 unità, -0,9 per cento), ove si concentrano le imprese minori, e più rapida per le imprese operanti nella costruzione di edifici (-278 unità, -1,6 per cento). La diminuzione è determinata soprattutto dalle ditte individuali (-1.042 unità, -2,2 per cento).



## Soldi alle Frece

### «Sostegno ai treni pendolari con i 3 milioni»

Addio ai 3 milioni per foraggiare il passaggio in Friuli delle Frece di Trenitalia? L'annuncio dell'assessore Pizzimenti, che si dice pronto a rivedere la convenzione e non esclude una sforbiciata a quei fondi, dopo l'arrivo di Italo, viene accolto con soddisfazione sia dai grillini sia dal Pd. «Il ragionamento dell'assessore, ora possibile con l'arrivo della concorrenza nelle nostre tratte, è giusto e le risorse risparmiate potranno essere utilizzate per potenziare il trasporto regionale e dei pendolari. Con l'ingresso nel mercato di un nuovo soggetto come Italo, non ha senso un sostegno pubblico sulle tratte dove opera chi lo fa a costo zero», dice Santoro.

De Mori a pagina VI

# Scure sui tre milioni per le Frece «Giusto, vadano ai treni pendolari»

► Santoro (Pd): «Con l'arrivo di Italo non ha senso dare soldi pubblici a Trenitalia per questo» ► Il grillino Sergio plaude alla scelta di Pizzimenti «Ma sarebbe pericoloso affidarsi solo ai privati»

## LE MINORANZE: LA CONVENZIONE VA RIVISTA DOPO IL DEBUTTO IN FVG DI UN NUOVO OPERATORE IL CASO

UDINE La scure potrebbe abbattersi, implacabile, sui tre milioni che la Regione ogni anno assegna a Trenitalia per sostenere il passaggio dei treni della flotta delle Frece in Friuli, da Trieste e da Udine. Le parole dell'assessore regionale Graziano Pizzimenti che ha annunciato una revisione dello stanziamento e non ha escluso neppure un taglio netto, in nome della «parità di trattamento», all'indomani del debutto in regione di Italo, riscuotono già un certo consenso fra i consiglieri di opposizione, non sempre teneri con la maggioranza. «Un giusto ragionamento», dice

infatti l'ex assessore Pd Maria-grazia Santoro. E anche Cristian Sergio (M5S), che aveva sollevato il tema dei 3 milioni durante il dibattito sull'assestamento: «Ogni tanto mi stanno a sentire».

### IL PD

«Il ragionamento dell'assessore, ora possibile con l'arrivo della concorrenza nelle nostre tratte, è giusto e le risorse risparmiate potranno essere utilizzate per potenziare il trasporto regionale e dei pendolari - rileva Santoro -. Con l'ingresso nel mercato di Italo, non ha senso un sostegno pubblico sulle tratte dove opera chi lo fa a costo zero per la comunità, discorso diverso invece per le tratte dove ancora la concorrenza non c'è e dove togliendo il sostegno si rischia di togliere il servizio. Va ricordato che gli investimenti nel trasporto pubblico locale non devono essere considerati come spese, ma come ul-

teriori servizi per i cittadini».

### IGRILLINI

Sergio ricorda che già durante la discussione sulla manovra aveva messo la pulce nell'orecchio dell'assessore. «Già quest'estate avevo chiesto conto di quei 3 milioni, visto che mentre prima Trenitalia era il solo operatore a fare il servizio a lunga percorrenza ora Italo è arrivato senza chiedere fondi e vendeva i biglietti ad un costo fino ad un terzo rispetto al suo concorrente. All'epoca non ho ottenuto ri-



sposte». Secondo Sergio, a suo tempo si sarebbe dovuta fare «una gara al contrario: erano loro che avrebbero dovuto pagare te, Regione, per portare i treni in Fvg. Invece ora siamo noi a pagare Trenitalia con 3 milioni l'anno». Ma nel frattempo Italo è arrivato «senza gara e senza chiedere fondi» e questo ha scompigliato le carte sul tavolo. A questo punto «è corretto rivedere il tutto. Bisogna capire se ci sono le condizioni per rivedere la convenzione con Trenitalia (la proroga scade a dicembre nrd). Arrivati a scadenza, si va dalla società e si decide se vale la pena continuare a dare quei 3 milioni, se riescono a fare le Freccie lo stesso, se gli interessa venire in Friu-

li... Ma è rischioso anche mettersi solo nelle mani dei privati, se al Fvg servono anche delle corse che sono fuori mercato. Sicuramente, comunque, con Trenitalia bisogna discutere e ricontrattare le condizioni, visto che la situazione è cambiata. Alla scadenza bisogna rivedere il tutto: non si può proseguire così. Agli occhi del cittadino non avrebbe senso. Se poi però Trenitalia le dice che quelle Freccie in Fvg sono fuori mercato e se poi Italo non fosse interessato a coprire le stesse tratte, allora dev'esserci una valutazione della Regione che deve dire: a noi quelle corse servono o non servono».

### LA POLEMICA

Comunque Sergio non fa man-

care il "pepe". «Pizzimenti dovrebbe chiedersi come mai non abbiamo ancora un contratto di servizio per il trasporto pubblico locale ferroviario. Una volta sistemato questo, si può pensare alle lunghe percorrenze. I nostri utenti pagano il servizio Freccie come se fossero treni ad alta velocità ma qui viaggiano ancora su una rete obsoleta. Sono cinque anni che è stata promessa la velocizzazione e solo grazie al M5S e al ministro Toninelli si sta puntando verso questa direzione. Pizzimenti non confonda marketing con servizio pubblico, altrimenti si mette nelle mani del mercato come avvenuto con l'aeroporto».

**Camilla De Mori**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



POLO PASSEGGERI Un'immagine della stazione di Udine, in cui sono ancora in corso dei lavori di sistemazione



## Il cantiere Verso nuovi slittamenti



## Bretella Sud, lavori a passo di lumaca

Ci sono voluti quasi vent'anni prima di definire il progetto, ora che il cantiere della Bretella Sud è partito sono esplosi quasi subito in problemi. I lavori, infatti, sono già in ritardo e procedono a passo di lumaca: durante l'estate il nodo-ferrovia. L'assessore regionale ha convocato l'impresa. **Lisetto a pagina 11**

# I ritardi del cantiere Bretella sud, lavori a rilento La Regione convoca l'impresa

► Durante l'estate il cantiere stoppato dal nodo-treni  
Ma solo poco tempo fa consegna definitiva dell'opera

► Possibile che l'ultimazione prevista per marzo 2020  
debba subire uno slittamento all'anno successivo

### CANTIERE INFINITO

**PORDENONE** La consegna dell'opera ultimata è prevista per la prossima primavera. Esattamente per il marzo del 2020. Ma è molto probabile che - visti alcuni inghippi nel cantiere che si sono presentati durante l'estate, legati anche al rinvio in autunno delle interruzioni del passaggio dei treni a ridosso del sottopasso di via Udine a Borgomeduna per consentire i lavori - il tempi debbano essere rivisti. E non è escluso che per la Bretella sud di Pordenone - la "circonvallazione" attraverserà l'Interporto per agganciarsi all'autostrada A28 - siano necessari diversi mesi in più arrivando a traguardare il 2021. Ed è proprio per fare il punto sulla situazione

che l'assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti (la Regione ha delegato la realizzazione dell'opera ad Autovie Venete facendola rientrare nell'autorità del commissario delegato per i lavori legati alla terza corsia dell'A-4) ha convocato la Cmb di Carpi, l'impresa capofila alla quale è stato affidato l'appalto dopo il fallimento della Vidoni, la società che in origine si era aggiudicata la gara. Il vertice è previsto per la prossima settimana: al tavolo anche Interporto e, molto probabilmente, il Comune di Pordenone interessato in quanto ha l'"onere" di organizzare la viabilità alternativa attorno al cantiere, in particolare nell'area di Borgomeduna dove alcune strade sono chiuse ormai da oltre un anno. Così co-

me l'Interporto ha dovuto modificare parte della propria viabilità interna proprio per il passaggio del "sedime" della futura bretella.

### I RITARDI

Negli ultimi mesi i lavori nel cantiere della futura circonvallazione hanno subito qualche rallentamento. In particolare, dal



giugno scorso, nell'area di via Udine (più o meno di fronte alla Savio) dove la strada dovrebbe andare in trincea sotto la linea della ferrovia Venezia-Udine le opere avrebbero rallentato parecchio fino quasi a fermarsi. Il motivo? La necessità di sospendere il passaggio dei treni in orario notturno proprio per consentire i lavori: siccome fino a novembre sulla linea "pordenonese" verranno dirottati anche treni della linea "bassa" Venezia-Trieste non sarà possibile attuare finestre notturne di sospensione del traffico fino al mese di novembre. Almeno questo era emerso in un incontro tra Rfi e Regione a inizio estate. Una questione che ora

dunque sembra risolta, ma che ha dovuto prevedere un allungamento dei tempi proprio perché durante l'estate non è stato possibile lavorare di notte su quella parte di cantiere.

### LA CONSEGNA

Ci sarebbero, però, anche altre questioni legate all'appalto che saranno al centro del prossimo incontro tra Regione, Autovie e impresa. Pare che la definitiva consegna dell'intero sedime dei lavori all'impresa (il subentro nell'appalto era avvenuto a cavallo tra il 2017 e il 2018) sia stato ultimato proprio nelle ultime settimane. È chiaro, dunque, che ora l'impresa e Autovie dovranno va-

lutare modalità d'intervento e tempi al fine di evitare eventuali contenziosi. Insomma, non pare proprio esserci pace per questa "strada infinita". Un'opera che è passata attraverso una lunghissima fase decisionale e progettuale. Senza contare poi il fallimento legato alla prima impresa che si era aggiudicata i lavori. E pure il fatto che questa fase delicata è coincisa con il cambio di amministrazione regionale. Un'opera prevista oltre vent'anni - 2,5 chilometri, per un costo di circa 35 milioni - dovrà probabilmente allungare ulteriormente i tempi di chiusura.

**Davide Lisetto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**BRETELLA SUD** Si accumulano i ritardi: nel corso dell'estate non sono iniziati i lavori per il sottopasso dei binari della linea Pordenone-Udine. Un incontro tra Regione e impresa per fare il punto



# Lavoro a rischio, i fronti caldi dell'autunno

► **Mercatone Uno, Sit e Ipersimply: tutti e tavoli di crisi aperti**

Sarà un autunno caldo in Polesine sul fronte dell'occupazione. Molti i fronti di crisi aperti sul tavolo delle organizzazioni sindacali, alcuni al momento solo "monitorati" e altri già in stato di conclamata emergenza. E' il caso, quest'ultimo, dei lavoratori del Mercatone Uno di Occhiobello, per i quali si è aperta la procedura di cassa integrazione. Preoccupazione anche per la sorte dei lavoratori del super-

mercato Ipersimply di Rovigo, dopo l'acquisizione da parte del Gruppo Conad e l'annunciata riorganizzazione dei punti vendita del veneto. Alla Socotherm di Adria e alla Sit di Rovigo le antenne dei sindacati sono drizzate soprattutto sul fronte dei contratti a termine, la gran parte dei quali sono legati alla presenza di commesse importanti. E non manca qualche preoccupazione nel mondo dell'agricoltura, con le bizze del meteo che hanno messo in ginocchio molte coltivazioni. In sofferenza anche gli stagionali impiegati nei campi.

Astolfi alle pagine II e III



PRESIDIO Sit-in dei lavoratori del Mercatone Uno di Occhiobello

## L'occupazione in Polesine

# Un autunno caldo aspettando Amazon

► Il magazzino del colosso dell'e-commerce sarà operativo a maggio: intanto si profilano i problemi di Mercatone Uno, con la cig già attiva, e Ipersimply

**ALLA CARGILL  
DI CASTELMASSA  
LA RIORGANIZZAZIONE  
DELLA PARTE  
AMMINISTRATIVA  
È STATA RINVIATA**

**UN'OTTANTINA  
I LAVORATORI  
IN SOMMINISTRAZIONE  
DELLA SOCOTHERM  
DI ADRIA: ATTESA  
UNA NUOVA COMMESA**

### I NODI DEL LAVORO

**ROVIGO** Con la ripresa delle attività economiche dopo la pausa estiva, tornano sotto i riflettori le vertenze nel territorio aperte in aziende grandi e piccole, e non solo. Diversa è la salute dei settori produttivi, anche se il Polesine dimostra di assorbire peggio le incertezze dell'economia nazionale, registrata dall'Istat con il calo del fatturato nell'industria italiana in giugno di mezzo punto percentuale, e in un quadro di stagnazione economica dove suona come un allarme l'aumento delle ore di cassa integrazione.

### IL COMMERCIO

«Nel settore del commercio -

spiega Pieralberto Colombo, segretario generale provinciale della Cgil - resta delicata la vicenda di **Mercatone Uno**. Un anno fa sembrava essersi chiusa positivamente, con il passaggio alla Sheron holding. Poi invece il fallimento in appena 9 mesi e l'improvvisa chiusura dei punti vendita, che in provincia di Rovigo riguarda una quarantina di lavoratori, molti con contratti part-time». La cassa integrazione per i lavoratori del Mercatone Uno è prevista fino al prossimo 31 dicembre, ma per un contratto part-time può aggirarsi intorno a 116 euro lordi la settimana, del tutto insufficienti a una famiglia. «Sempre nel commercio - prosegue Colombo - i prossimi tre mesi saranno decisivi per l'**Ipersim-**

**ply** di Rovigo: dopo l'acquisizione della quasi totalità delle attività di Auchan in Italia da parte di Conad, nella trattativa per il punto vendita rodigino si va verso la fine d'anno».

### LE MULTINAZIONALI

Il segretario provinciale della Cgil richiama l'attenzione anche



sulla tendenza delle multinazionali a ridurre progressivamente il personale nel settore amministrativo: «Alla **Cargill**, ad esempio, dopo le incertezze di inizio anno e l'azione sindacale unitaria per il mantenimento della centralità del sito di Castelmasa, ora non sono all'orizzonte riorganizzazioni. Ma restiamo con le antenne alte». I timori di Pieralberto Colombo per i prossimi mesi sono legati infatti alla congiuntura: «C'è complessivamente un rallentamento degli ordini e quindi un calo dei fatturati attesi, con preoccupazioni nel settore metalmeccanico, a causa della congiuntura internazionale legata alla questione dei dazi e al rallentamento dell'economia in Germania, soprattutto nell'automotive. C'è già stato un aumento delle ore di cassa integrazione ordinaria, e il calo da inizio estate non ha risparmiato il Polesine. A farne le spese sono stati in particolare i lavoratori precari. Per citare un caso, dalla scorsa primavera in avanti alla **Sit** di Rovigo,

che è diventata una delle realtà più importanti della provincia nel settore, sono cessati complessivamente una settantina di contratti tra quelli a tempo determinato o in somministrazione. Di questi si parla meno rispetto ai contratti a tempo indeterminato, ma tra quelli cessati alla **Sit** c'erano anche contratti con durata di 9 o 12 mesi».

## METALMECCANICA

«Anche alla **Socotherm** di Adria vedremo nei prossimi mesi cosa accadrà - continua Colombo -. L'azienda sta concludendo una grossa commessa, e c'è bisogno quindi di trovare nuove prospettive. Se non arriveranno nuove commesse, potrebbero essere a rischio un'ottantina circa di lavoratori in somministrazione». Il caso **Florsystem**, aggiunge il segretario generale provinciale della Cgil, è poi un altro di quelli in cui «si rischia di restare a piedi». Nel calo nazionale avvertito in termini di export e di congiuntura sfavorevole, «la struttura eco-

nomica del Polesine si conferma più debole e così le difficoltà qui si avvertono subito. Questa situazione continuerà a spingere in altalena l'economia locale, se non si pensa a realizzare progetti per sostenere lo sviluppo del Polesine. Continuiamo sì a lavorare unitariamente per la Zona economica speciale, ma oltre alla **Zes** occorre una direttrice di medio periodo per generare investimenti e posti di lavoro. Sappiamo che se rispetteranno i tempi, Amazon arriverà a maggio 2020. Però, se non si rilancia il Polesine attraverso le eccellenze locali e puntando su filiere di produzione sostenibili con il territorio, l'economia locale continuerà a viaggiare a vista. Per questo - conclude Pieralberto Colombo - tra le questioni da affrontare in autunno c'è anche il tema di come rilanciare l'economia. Altrimenti all'orizzonte resteranno lo spopolamento e l'emigrazione dei giovani».

**Nicola Astolfi**



**TAVOLI APERTI** Sopra, l'Ipersimply di Rovigo: dopo l'acquisto da parte di Conad, entro fine anno si attende una riorganizzazione della rete dei negozi esistenti in Veneto. Per il settore della grande distribuzione alimentare inizia un periodo di riassetamento organizzativo



CASSA INTEGRAZIONE Dipendenti del punto vendita di Occhiobello del Mercatone Uno: molti sono in cassa integrazione dopo la chiusura del negozio



# Servizi ambientali e alla persona, nuove emergenze

## IL SINDACATO CONTESTA IL RICORSO ALLE COOP DA PARTE DI ECOAMBIENTE E DELLE STRUTTURE DI ASSISTENZA

### SETTORE PRIMARIO

**ROVIGO** Nel settore primario il caso Florsystem è a oggi quello più critico: a complicare la situazione s'è aggiunto il maltempo dopo l'incontro all'inizio d'agosto, che era stato gestito dall'Unità di crisi regionale con i rappresentanti dell'azienda florovivaistica e dei sindacati. Il 12 agosto, riferisce il segretario generale della Fillea Cgil di Rovigo Mauro Baldi, è seguita una lettera firmata dal presidente della Florsystem, in cui «diversamente dalle trattative avviate è stato spiegato che i danni rilevanti subiti dall'azienda a causa del nubifragio che ha colpito il Delta, hanno reso molto più difficile la continuazione dell'attività, con nostro grande dispiacere, sottolineava l'azienda». Baldi rileva a questo punto che «continuità per i lavoratori ci sarebbe se avvenisse un'acquisizione dell'azienda florovivaistica: ma manca il sentore che ci potrà essere, se non piuttosto che possa arrivare un'altra azienda disponibile a subentrare».

### EFFETTO MALTEMPO

Nel settore agricolo locale, piegato quest'anno più volte dal maltempo, e soprattutto dal flagello della cimice asiatica con danni per oltre 8mila euro a ettaro, invece «non sono state rilevate criticità per la reperibilità della manodopera», interviene Baldi, che poi torna a chiedere una «soluzione di buon senso e in tempi brevi sulla questione dell'assegnazione dei diritti esclusivi di pesca. Non si può tenere nel limbo la situazione - spiega -, mettendo a rischio migliaia di posti di lavoro in un settore fondamentale per l'economia del territorio. Se si sta

attendendo una legge regionale, nel frattempo si dia una soluzione che permetta di organizzare il lavoro, anche in vista di possibili investimenti, e quindi che permetta al settore ittico di ragionare su tempi medio-lunghi. Altrimenti si rischia di far saltare il banco».

Su questioni aperte e condizioni di lavoro in Polesine interviene anche Davide Benazzo: il segretario generale della Fp Cgil evidenzia in Ecoambiente «il grosso problema legato a mancati investimenti e assunzioni negli ultimi anni», con un «impoverimento delle condizioni di lavoro» anche per l'utilizzo di manodopera da cooperative sociali, rispetto invece alla necessità di «meccanizzazione della raccolta, e di nuovi mezzi per evitare le continue richieste di straordinari». Rispetto alla gestione dell'azienda locale di servizi ambientali, invece, Benazzo ricorda che «è aperta la questione su chi gestirà la chiusura di Taglietto 0, con un previsto danno economico per i cittadini tra circa 3 e 4 milioni di euro. Poi è aperta la questione della gestione in house del servizio rifiuti, in scadenza il 31 dicembre 2020. Ora si è fermi a metà in questo percorso, e se si arrivasse a mettere a gara i servizi ambientali, per i Comuni polesani sarebbe un po' come distruggere con Ecoambiente il proprio figlio». Benazzo non dimentica, tra le questioni «sospese» in Polesine, il futuro della sanità, delle Ipab e dell'assistenza agli anziani. Così, bocchia il via libera all'assunzione di 500 giovani medici non specializzati e da formare, deliberata dalla Regione. Chiede inoltre investimenti per i servizi nelle strutture per anziani. E ricorda la «spada di Damocle del Programma nazionale esiti: se non si rispettano gli indicatori ministeriali di esito-processo, di volumi di attività e ospedalizzazione, il Piano nazionale metterà in discussione le attività e l'erogazione dei servizi».

**N.Ast.**



**LA PROTESTA** Lavoratori di Ecoambiente in Provincia



L'IMMOBILE CHE CADE A PEZZI

Progetto da due milioni per l'ex macello di Vicenza ▶ PAG.12



**L'IMMOBILE CHE CADE A PEZZI.** Sulla scrivania del sindaco una proposta per la riqualificazione

# Un piano per l'ex macello Progetto da due milioni con parcheggio e negozi

Amcps ha elaborato uno studio di fattibilità che prevede di ricavare oltre 100 posti auto ma anche un cortile interno e spazi commerciali

**Elaborato un business plan che parte dalla sostenibilità economica**

**CARLO RIGON**  
AMMINISTRATORE UNICO AMCPs  
**Nicola Negrin**

Parlare di progetto di rilancio per l'ex macello di viale Giuriolo non porta molto bene. Tutte le ultime amministrazioni ci hanno provato in un modo o nell'altro; ogni giunta ha cercato percorsi diversi. Ma tutti hanno portato a un vicolo cieco. L'esecutivo guidata da Enrico Hüllweck aveva lanciato l'ipotesi di un parcheggio multipiano da realizzare tramite project financing: niente da fare. L'amministrazione di Achille Variati-1 aveva puntato tutte le fiches sull'hotel di lusso: niente da fare. Infine, la giunta Achille Variati-2 aveva dato il la al piano per ricavare un mercato coperto in stile "Boqueria" di Barcellona. Risultato? Neanche a dirlo: niente da fare. Ora, dunque, tocca a Francesco Rucco giocare la partita. Finora il sindaco non si è esposto più di tanto a parole. Non significa, però, che dietro le quinte non abbia tirato le fila. E prova ne è quel documento che nei giorni

scorsi è stato fatto recapitare nel suo ufficio. Non una proposta qualunque, una suggestione o un'idea da portare a termine in qualche modo. No, si tratta di uno studio di fattibilità che è stato messo nero su bianco da Aim Amcps e che prevede di riqualificare quell'immobile dimenticato con la realizzazione di un parcheggio, di una piazza e di esercizi commerciali. Il tutto con un investimento di 2 milioni.

**I POSTEGGI.** Il business plan elaborato dall'azienda di Sant'Agostino prende in considerazione l'intero compendio da 2.690 metri quadrati che sorge tra viale Giuriolo e contra' Barche. «Tuttavia - spiega l'architetto Carlo Rigon, amministratore unico della società - abbiamo deciso di suddividere gli spazi, prevedendo due destinazioni d'uso: parcheggi da una parte ed esercizi commerciali o uffici dall'altra». Nel dettaglio, secondo quanto scritto nello studio di fattibilità di Amcps, il piano prevede prima di tutto di ricavare un parcheggio multipiano all'interno dell'immobile che sta letteralmente collassando e che si affaccia su viale Giuriolo. «Qui - afferma Rigon - grazie a un sistema di rampe e mantenendo la facciata dell'immobile si potrebbero ricava-

re circa 90 posti». Mentre nell'edificio più nascosto, quello che oggi ospita gli autobus e che guarda, invece, verso contra' Barche andrebbero realizzati altri 30 posti. «In questo caso - continua - il meccanismo sarebbe automatizzato. E l'idea, nella fase conclusiva, potrebbe essere quella di destinare questi parcheggi ai residenti, considerata la notevole carenza di posti auto in centro storico». In totale quindi si avrebbero 110 posteggi che andrebbero a colmare l'eventuale "vuoto" creato dall'eliminazione (tanto attesa e voluta da tutte le amministrazioni) del parcheggio che sorge all'ombra di palazzo Chiericati.

**NEGOZI E LOCALI.** Ma non è finita qui. Perché la proposta presentata da Amcps non è una semplice ripresa di quanto prospettato dalla giunta di centrodestra guidata da Enrico Hüllweck; no, lo studio di fattibilità sorride in parte anche al più recente progetto



portato avanti dall'ultima amministrazione Variati: vale a dire, il mercato coperto. Il progetto firmato dall'azienda di Sant'Agostino prevede di ricavare una piazza e di utilizzare i fabbricati che guardano il Retrone e quelli più centrali per ricavare attività

commerciali o, nell'eventualità, uffici. Tra le possibili destinazioni anche quella turistica. «Si tratta di una proposta che prevede una precisa sostenibilità economica - continua l'amministratore unico di Amcps - perché è frutto di uno studio ben preciso» Uno studio che, secondo le prime indicazioni, porterebbe a un investimento di 2 milioni. Prima di passare dalle parole ai fatti, però, dovrà esprimersi la giunta e, in caso positivo, il Consiglio comunale. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Lo studio Aza

### IL PRECEDENTE

Va detto che la proposta che è stata depositata in Comune da Amcps, ricalca un lavoro che è stato portato avanti da alcuni privati negli anni scorsi e che non è mai decollato. Si tratta del piano per trasformare l'ex macello firmato dallo studio Aza di Vicenza. L'idea è pressoché la stessa: trasformare quell'immobile che sta lentamente perdendo pezzi in un centro di aggregazione con negozi e una piazza e, allo stesso

tempo, in un parcheggio per sopperire alla mancanza di posti auto. Il piano depositato dai privati a palazzo Trissino un anno fa prevede inoltre la possibilità di ricavare degli spazi per il turismo accessibile. Ovviamente la strada da seguire, secondo quanto era stato detto dai privati, era quella del project financing, grazie all'interesse di investitori intenzionati a far rinascere quel luogo dimenticato del centro storico.





L'ex macello di viale Giuriolo è ancora alla ricerca di una nuova vita

AL POSTO DELLA CASERMA

# Nell'ex "Osoppo" sarà costruito un nuovo asilo

Sarà formato da tre sezioni per l'infanzia e due per il nido  
L'operazione nell'ambito del progetto sull'housing sociale

Il quartiere di Udine Est avrà una nuova scuola dell'infanzia. Un'opera inserita nell'ambito del bando periferie, il cosiddetto progetto "Experimental city", che troverà posto nell'area dell'ex caserma Osoppo. A realizzarla sarà la società incaricata di costruire i nuovi edifici popolari di housing sociale, la Finint Sgr spa, che ha già messo sul piatto 9,2 milioni di euro per ricavare 80 alloggi.

Per farlo, però, avrà bisogno del terreno concesso dal Comune: ed è qui che entra in gioco l'operazione "asilo". La giunta comunale, come informa il vicesindaco Loris Michellini, infatti, anziché incassare il dovuto dalla società per la vendita, ha scelto di far costruire un'opera pubblica di pari importo. «Il Comune cederà un terreno di circa 11 mila metri quadri nell'area dell'ex caserma Osoppo – spiega Michellini –. Avvalendoci della consulenza della Fiaip, la Federazione Italiana Agenti Immobiliari Professionali, è stato stabilito un prezzo al metro quadro di 65 euro. Noi ci occuperemo della demolizione dell'edificio tutt'ora esistente nell'area, della bonifica del terreno e delle opere di urbanizzazione tutt'intorno, mentre la Finint Sgr realizzerà le abita-

zioni. In cambio la società finanziaria e realizzerà l'asilo investendo 715 mila euro».

La nuova scuola, che sarà formata da tre sezioni dell'infanzia e da due per il nido, avrà un costo complessivo di circa 1,1 milioni di euro. Sarà il Comune ad aggiungere la parte necessaria per il completamento dell'opera. «La nostra è una scelta politica a favore delle famiglie di questa zona di Udine, dove vivono 23 mila persone e dove c'è richiesta di nuovi servizi per i bambini». Nelle prossime settimane sarà formalizzata la convenzione con la Finint Sgr e, nel frattempo, il Comune darà il via all'appalto per lo sgombero del terreno dedicato al social housing. Ci vorrà ancora un po' di tempo, invece, per il via agli altri cantieri di "Experimental city".

«C'è stato un cambio di dirigente e quindi abbiamo dovuto affrontare dei ritardi nell'avvio delle opere – ammette Michellini –. Nulla di preoccupante, ma pensiamo di chiedere una proroga. I progetti esecutivi già ci sono, ma dobbiamo ricontrollare alcuni dettagli prima di dare il via alle gare per i lavori».

Nella seduta di ieri, la giunta, su proposta dell'assessore Paolo Pizzocaro, ha anche deciso di affidare all'esterno la

gestione del palasport Carnera e del campo di calcio di via Valente. Saranno pubblicati due bandi, entrambi della durata di tre anni. Per quanto riguarda il Carnera, il cui costo di gestione si aggira sui 200 mila euro annui, c'è l'Apu tra i soggetti interessati a subentrare.

Tra le clausole che il Comune indicherà nel bando (sarà pubblicato a ottobre) ci sarà la concessione della struttura per un mese all'anno, gratuitamente, per le attività promosse dall'amministrazione.

L'esecutivo, infine, ha dato il via libera a una serie di progetti in materia di prevenzione e sicurezza proposti dall'assessore Alessandro Ciani. Si tratta di quattro iniziative finalizzate a trattare argomenti sensibili quali il contrasto al bullismo, i fenomeni di vandalismo, gli abusi di sostanze stupefacenti e alcol, la violenza sulle donne, le truffe (specie quelle informatiche) e i raggiri. «Coinvolgeremo le scuole, la Polizia locale e le forze dell'ordine – afferma Ciani – investendo, tra risorse regionali e comunali, 45 mila euro». —

A.C.

 BY-NC-ND AL CUI DIRTITI RISERVATI


## DALLA GIUNTA



### Un nuovo asilo

Anziché incassare il dovuto dalla società per la vendita del terreno dell'ex caserma Osoppo, l'amministrazione comunale ha scelto di far costruire un'opera pubblica di pari importo. La Finint Sgr investirà 715 mila euro per costruire la scuola; altri 300 mila li metterà il Comune.



### La gestione del Carnera

La giunta ha deciso di affidare a un soggetto esterno la gestione del palasport Carnera e del campo di calcio di via Valente. L'Apu è tra i soggetti interessati a subentrare.



### Bullismo e atti vandalici

L'esecutivo ha dato il via libera a una serie di progetti legati alla sicurezza: si tratta di iniziative legate a bullismo, vandalismi, abuso di alcol e droghe, violenze di genere, truffe.

## HANNO DETTO

### Pietro Fontanini

Dobbiamo migliorare la comunicazione nei confronti dei cittadini, con la distribuzione di materiale ad hoc e con l'organizzazione di incontri tecnici



### Loris Michelini

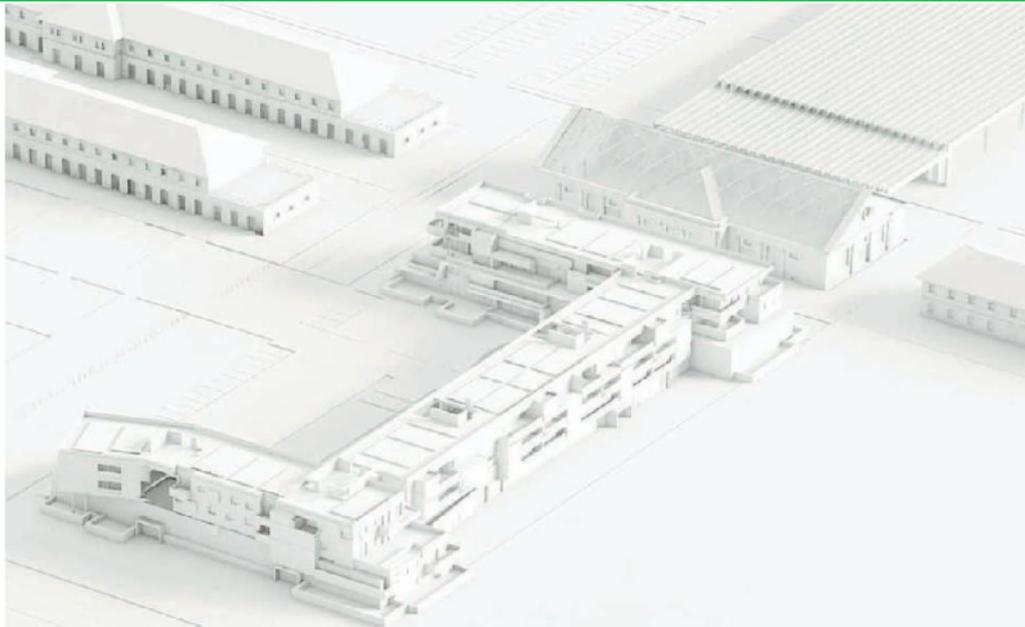
Il Comune cederà un terreno di circa 11 mila metri quadri nell'area dell'ex caserma Osoppo e in cambio sarà garantita la costruzione dell'asilo del Peep Est



### Francesca Laudicina

Rispetto al 2017, il risultato d'esercizio della società partecipate dal Comune è stato superiore di circa 4 milioni di euro, passando da 13 a 17 milioni circa





Un plastico e un rendering del progetto "Experimental city", che troverà posto nell'ex caserma Osoppo

## IN CAMERA DI COMMERCIO

# Stime immobiliari e mercato: un corso

Un corso di preparazione all'esame di valutatore immobiliare certificato. Lo organizza la Camera di Commercio di Pordenone-Udine, nella sede udinese, il 20 settembre dalle 14.30 alle 18.30 e le iscrizioni sono già aperte.

La lezione, tenuta dal geometra Enrico Boscaro, si rivolge a professionisti del settore tecnico quali ingegneri, architetti, geometri, periti, agronomi, con esperienza nel campo estimativo e che abbiano già frequentato un percorso formativo sull'appli-

cazione delle best practice previste dagli standard internazionali e nazionali. I partecipanti saranno quindi formati per sostenere l'esame – presso società terze – e ottenere la certificazione quali Valutatori Immobiliare livello base, così come previsto dalla normativa di riferimento.

Per info, anche sui costi, e iscrizioni, è possibile compilare il modulo sul sito [www.ud.camcom.it](http://www.ud.camcom.it) all'indirizzo [mauro.chiaruttini@pnud.camcom.it](mailto:mauro.chiaruttini@pnud.camcom.it) (0432.273245). –



## Inchiesta sui lavori lumaca dopo il sisma

**Umbria** La Corte dei conti ha aperto un fascicolo sui ritardi nella ricostruzione  
Cantieri ancora chiusi e fondi non spesi: i magistrati ipotizzano il danno erariale

### Il cratere

Il terremoto di ottobre 2016 colpì la città di Norcia e la sua provincia

### L'ennesima scossa

Lunedì notte la terra ha tremato con magnitudo 2.6 della scala Richeter

**Valeria Di Corrado**

v.dicorrado@iltempo.it

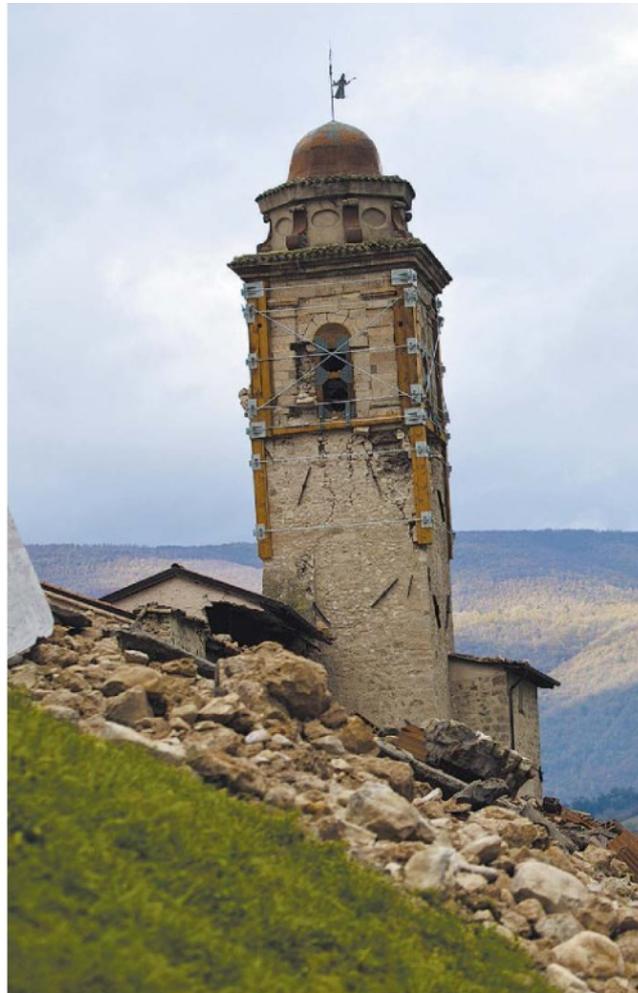
La Procura della Corte dei conti dell'Umbria ha aperto un'inchiesta sulla ricostruzione post-sisma. Le indagini sono volte ad accertare eventuali danni erariali per il mancato o tardivo avvio della ricostruzione dopo il terremoto che ha colpito la Valnerina il 30 ottobre 2016. Bisognerà verificare se c'è stato un inutile esborso di denaro pubblico causato dalla mancata adozione del piano di ricostruzione e dall'omesso conferimento di incarichi tecnici per la realizzazione dei progetti (molto spesso finanziati dai privati con il credito d'imposta). In tre anni, infatti, i costi per gli interventi sono lievitati. E questa inerzia potrebbe essere addebitata a chi aveva a disposizione il budget stanziato dallo Stato per la ricostruzione. Un'altra voce di danno potrebbe essere rappresentata dal fatto che non è stato possibile prevedere il disastro a causa di mappe inadeguate sulla pericolosità sismica.

L'inchiesta avviata dai pm contabili umbri si trova in fase istruttoria. Sui contenuti è mantenuto il massimo riserbo, ma già nei mesi scorsi l'ex procuratore Antonio Giuseppone, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario della magistratura contabile, si era detto «preoccupato per i ritardi nella ricostruzione, che stenta a decollare». È probabile che le indagini siano il risultato di segnalazioni di cittadini e comi-

tati delle zone terremotate.

Lunedì scorso c'è stato un incontro a Montecitorio tra il coordinamento del terremoto Centro Italia e il presidente del Consiglio incaricato Giuseppe Conte. «È stata una riunione lunga e proficua. Conte conosceva perfettamente tutte le problematiche che abbiamo più volte evidenziato su una ricostruzione che di fatto non c'è e non è partita», ha commentato all'uscita Roberto Micheli, del Coordinamento. «Abbiamo fatto una ricognizione sulle cose che permetterebbero di sbloccare questa situazione - ha aggiunto - abbiamo chiesto una revisione totale della normativa e Conte ci ha detto che verificherà se ci sarà la volontà del Parlamento a rivederla, assicurandoci il suo impegno per una ricostruzione sia materiale che economica».

Nel frattempo non si arresta lo sciame sismico che sta interessando con scosse più o meno lievi l'area di Norcia. Alle 00:20 della notte tra lunedì e martedì un terremoto di magnitudo 2.6 della scala Richter è stato registrato dall'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia a 3 chilometri a est di Norcia, in provincia di Perugia. L'ipocentro è stato localizzato dalla sala sismica dell'Ingv di Roma a una profondità di 9 chilometri e con coordinate geografiche.



**Rovine**  
A destra e sinistra due chiese di Norcia gravemente danneggiate dal terremoto che colpì il centro Italia nel 2016



©RIPRODUZIONE RISERVATA





# Dussin: «Giusta l'inchiesta sul velodromo» Il cantiere bloccato scatena i veleni in Lega

Il sindaco di S. Vendemiano: «A Mosole 1,5 milioni per il terreno, da noi potevano averlo gratis. Ma il partito mi ha mollato»

## Alessandro Zago

«Un esposto lecito, è sempre bello vincere senza la componente del... doping». Per Guido Dussin ha un senso l'esposto presentato in Procura da alcuni dirigenti sportivi della federazione Umbra contro la scelta di costruire il velodromo non in terreni comunali, gratuiti, offerti a suo tempo da Treviso e San Vendemiano, bensì in quello privato, pagato un milione e mezzo di soldi pubblici, di Mosole alle Bandedie di Spresiano. Quello stesso Mosole che prima, per anni, aveva detto che avrebbe ceduto gratuitamente i terreni.

### «LA LEGA MI ABBANDONÒ»

Plaude il sindaco leghista di San Vendemiano Guido Dussin, che quando era parlamentare con la Finanziaria 2007 attraverso un emendamento ottenne il finanziamento pubblico (sceso oggi da 30 a 27 milioni) per costruire nella Marca un velodromo federale. Dussin, che voleva farlo a San Vendemiano, si toglie i macigni dalla scarpa, anche con il suo partito: «A un certo punto la Lega mi ha mollato, nella mia battaglia», dice Dussin, «E approfittando della proroga di 30 giorni decisa all'improvviso dalla Federciclo per la presentazione del progetto, nel 2014 Mosole spuntò fuori ottenendo la meglio sul nostro progetto, quello di anni prima pensato per San Vendemiano, anche se offrivamo un terreno pubblico gratuito. E lui no. E infatti a Mosole sono stati asse-

gnati quasi un milione e mezzo di euro, per il terreno», sottolinea Dussin, «È quindi lecito, giusto che qualcuno chieda su questo aspetto, e su altri, chiarimenti alla Procura, anche se è passato del tempo. Perché è sempre giusto vincere ma senza la componente del doping». Ci va giù duro l'ex parlamentare leghista Guido Dussin, che a un certo punto sul caso Velodromo si è trovato spalle al muro: sia il Carroccio che il consiglio nazionale di Federciclismo gli preferiscono Mosole.

### L'ESPOSTO

Sono passati anni, eppure è solo di pochi mesi fa - innescata dalle voci dell'imminente blocco del cantiere a Spresiano, poi rivelatesi veritiere - l'iniziativa di un gruppo di dirigenti sportivi, che ha presentato un esposto alla Procura contro la decisione da parte della Federciclo di dare il via libera appunto alla scelta dell'area su cui costruire l'impianto. L'esposto parla di «illogica scelta della area di costruzione del velodromo» e «antieconomiche modalità di sfruttamento di tale area e la scelta dell'unico concessionario per lo svolgimento di tutto il progetto, non solo di costruzione ma anche della successiva attività gestionale ed organizzativa, la Pessina». La Mosole spa ha concluso la cessione del terreno alla Velodromo srl in data 9 luglio 2018 per la cifra esatta di 1.460.458 euro.

### LA «PALUDE» TREVISO

Ma perché il velodromo non venne costruito in un terreno gratuito a Treviso? A fine anni 90 la Federazione da Roma promise di finanziarne e progettare uno per la Marca: la Lega del capoluogo, molto potente, puntò subito su Treviso. L'allora sindaco Gentilini era pronto a dare prima un'area a Monigo, poi a San Giuseppe. Ma furono sabbie mobili: «La ditta Cimolai aveva appena vinto il bando per farlo a Treviso», ricorda Gentilini, «ma il suo presidente venne a dirmi che il progetto della federazione, opera di un architetto di Roma, non teneva conto di una componente costruttiva, e così si andava fuori con i costi. Saltò tutto».

### LEGA CONTRO LEGA

Mentre la Lega di Treviso con l'onorevole Gianpaolo Dozzo spingeva per Treviso, l'anche allora sindaco di San Vendemiano e parlamentare della Lega Dussin puntava sul proprio Comune: «A questo scopo avevo messo in piedi Ciclismo di Marca: doveva organizzare il passaggio del Giro d'Italia nel 2004 e costruire il velodromo», dice Dussin, «Ero riuscito ad avere i soldi dal gover-



no Prodi. Come Ciclismo di Marca avevamo presentato per San Vendemiano un bel progetto all'ex polveriera, area di proprietà comunale, gratuita. Ma vicino allo scadere dei termini del bando la Federciclo fece in modo che Mosole potesse, entro altri 30 giorni, farsi avanti. E scelse lui. Per me fu una grande amarezza», da cui scaturì una inutile, per Dussin, battaglia al Tar e al Consiglio di Stato.

## LA GUERRA DI POTERE

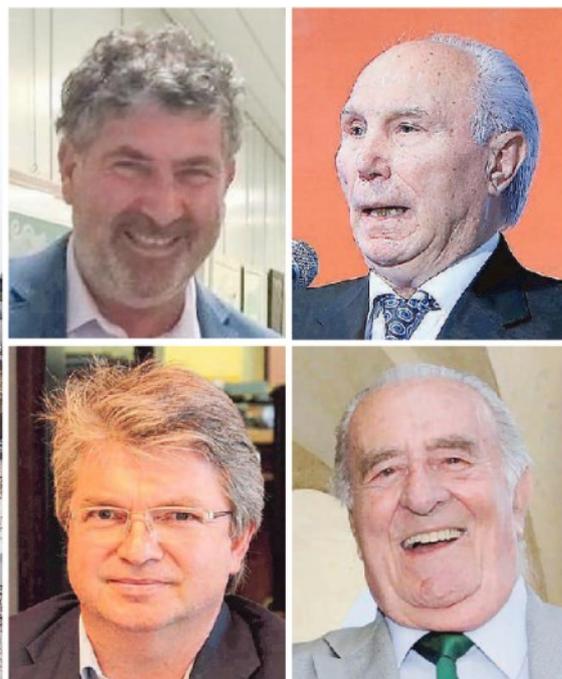
Inutile anche perché, sottolineava velenoso un big della Lega

vicino a Dussin, bisogna tenere a mente uno snodo importante: nel dicembre del 2012 alla prima votazione per il rinnovo della presidenza della Federciclismo Veneto, quella che traghetta i soldi pubblici, al primo voto finì in parità tra i contendenti: il padovano Raffaele Carlesso, storico presidente uscente e ricandidatosi, e il trevigiano Renzo Zanchetta, allora vice presidente del comitato veneto e vicesindaco a San Vendemiano di Dussin, che cercava di scalare la federazione. Si dovette tornare al voto ai primi del 2013. In un

paio di settimane Mosole, amico di Carlesso, riuscì a portare i voti necessari al presidente uscente per la riconferma. Un anno dopo, il consiglio nazionale della federazione scelse il progetto di Mosole.

## IL PD: «COSAC'È DIETRO?»

Dice il consigliere regionale del Pd Andrea Zanoni: «Giusto che la Procura indaghi, vista l'entità del problema. La Federazione deve spiegare perché ha deciso di pagare per un terreno che altrove poteva ottenere gratis. Evidentemente ci sono dei retroscena che non conosciamo». —



Il cantiere del velodromo di Spresiano, alle Bandie. A fianco dall'alto a sinistra in senso orario: Guido Dussin, Remo Mosole, Giancarlo Gentilini e Andrea Zanoni

L'AZIENDA HA CHIESTO IL CONCORDATO

# Pessina, lavori sempre fermi «Prima ci dovranno pagare»

Resta una cattedrale nel deserto il cantiere del velodromo di Spresiano, abbandonato dalle ditte in subappalto e dagli operai dopo la notizia della richiesta di concordato da parte di Pessina, azienda responsabile dei lavori. Nessuna novità nemmeno dopo che, poco meno di un mese fa, il Tribunale ha ammesso la società alla procedura di concordato, e Pessina ha presentato un elenco di opere - incluso il velodromo trevigiano - su cui avrebbe continuato a lavorare. E così la maxi struttura, realizzata in un'area di 85 mila metri quadrati e con una superficie di 30 mila, continua ad accumulare ritardi. Dopo la posa della prima pietra, il 15 settembre dell'anno scorso, la costruzione del circuito è diventata un percorso a ostacoli. Con lo stop dei lavori arrivato a luglio di quest'anno è completamente saltata la tabella di marcia, che prevedeva il taglio del nastro in 16-18 mesi. Ora il dubbio non è più "quando", ma "se" il cantiere ripartirà. Un addetto della Pessina è effettivamente presente sul cantiere di Spresiano, se non altro per controllare ingressi e uscite, ma nessun altro sta

lavorando al sito. «Abbiamo appreso dai giornali del via libera al concordato da parte del Tribunale» spiega il titolare della Edil Star, Islami Cefli, una delle aziende che lavorano per conto di Pessina, «nessuno ci ha contattati e i lavori, in queste condizioni, non possono riprendere. Abbiamo ritirato il materiale e siamo tornati soltanto a prendere quello che mancava. Nessuno ci ha detto di ripartire, ma anche se ce lo dicessero non lo faremo». Perché? Perché i subappaltatori si aspettano che, prima, Pessina saldi le posizioni aperte. «Abbiamo un credito di circa 400 mila euro» continua il titolare di Edil Star, «più il materiale che è rimasto all'interno. Non ripartiremo finché non andremo alla pari con i pagamenti». Il valore del cantiere è di circa 30 milioni di euro. Pessina ha ancora una quarantina di giorni per presentare un piano di concordato da sottoporre al Tribunale, piano che dovrà essere comprensivo dei debiti da saldare con i creditori. Complessivamente, l'esposizione debitoria della Pessina si aggira sui cento milioni di euro. —

A.D.P.



Addetti sul cantiere del velodromo a Spresiano

