

Rassegna del 05/02/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

05/02/2019	Italia Oggi	24	Quota 100: 18 mila istanze, 4 su 10 dal Sud e 1/3 da impiegati p.a. - Quota 100, 18 mila domande	D'Alessio Simona	1
05/02/2019	Sole 24 Ore	3	Boeri: Quota 100 solo per 650mila in tre anni	Colombo Davide - Rogari Marco	2

SCENARIO

05/02/2019	Alto Adige	16	A22, Fugatti e la Lega contro Toninelli: «Niente ingerenze» - A22, ora è scontro tra Lega e Toninelli	Campostrini Paolo	4
05/02/2019	Alto Adige	17	Intervista a Carlo Costa - «Mancanze? In strada c'erano diecimila Tir» - La società replica: c'erano 10mila tir in direzione nord	p.ca.	8
05/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Invettiva contro Toninelli e Fersuoch «Il ministro parli, da noi azioni reali»	f.b.	10
05/02/2019	Corriere della Sera	20	L'architettura, i concorsi e il dialogo tra ieri e oggi	Melluso Vincenzo	11
05/02/2019	Gazzetta del Mezzogiorno	11	Un corso qualificato sul project management Così le imprese edili pugliesi saranno più competitive	...	12
05/02/2019	Gazzettino Belluno	2	«A27, sbocco a nord strategico» - Sbocco a nord A27-A23 tutto fermo da sette anni	Marsiglia Lauredana	13
05/02/2019	Gazzettino Belluno	2	Intervista a Elisa De Berti - «La sovrintendenza lo ha bocciato Quello studio non ha un futuro»	A.Zamb.	16
05/02/2019	Gazzettino Belluno	3	«Ora siamo in forte ritardo abbiamo perso un decennio»	Zambenedetti Andrea	17
05/02/2019	Gazzettino Belluno	3	«Non importa il tracciato ma andiamo in Europa»	A.Zamb.	18
05/02/2019	Gazzettino Treviso	5	Intervista a Elisa De Berti - Il IV lotto passa all'Anas: si ricomincia tutto da capo - Frenata su Terraglio Est e IV Lotto «Servono risorse e condivisione»	Calia Paolo	19
05/02/2019	Giornale di Vicenza	30	Pedemontana, il Tar dice no alla sospensiva	K.Z.	21
05/02/2019	Messaggero Veneto	17	Pizzimenti rassicura gli edili: aiuto ai Comuni per le opere	...	22
05/02/2019	Nuova Venezia	34	Ex Perfosfati, sarà il Comune ad anticipare i finanziamenti	Padovano Rosario	23
05/02/2019	Nuova Venezia	35	Lavori terza corsia in A4 Il comitato San Nicolò chiede aiuto alla sindaca	Padovano Rosario	24
05/02/2019	Piccolo Gorizia	20	Strade a pezzi tra buche e voragini e sale la protesta: «Basta rattoppi»	Fain Francesco	25
05/02/2019	Piccolo Trieste	20	Nuove zone pedonali in Borgo Teresiano: si parte già a primavera - Nuove zone pedonali in Borgo Teresiano	Brusaferro Micol	28
05/02/2019	Sole 24 Ore	11	Salvataggio Astaldi, altra fumata nera Salini e IHI rinviato offerte - Salvataggio Astaldi, altra fumata nera Salini Impregilo e IHI rinviato le offerte	Filippetti Simone - Galvagni Laura	31
05/02/2019	Sole 24 Ore	11	Concordato Cmc, proroga di 60 giorni per ultimare il piano	Festa Carlo - Galvagni Laura	33
05/02/2019	Trentino	17	A22, tutti contro Toninelli - Autobrennero, tutti contro Toninelli	g.t.	34
05/02/2019	Tribuna-Treviso	18	Completamento della tangenziale Veneto Strade: «Lo finanzia l'Anas»	Cipolla Federico	37
05/02/2019	Tribuna-Treviso	18	Cavalcavia di Sant'Angelo partita la messa in sicurezza	F. C.	39
05/02/2019	Tribuna-Treviso	30	«Ponte di Vidor, troppi ritardi» Anche la Regione contro l'Anas	Cipolla Federico	40

I DATI DELL'INPS

**Quota 100: 18
mila istanze, 4 su
10 dal Sud e 1/3
da impiegati p.a.**

D'Alessio a pag. 24

Boeri (Inps) in audizione sul decreto su pensione anticipata e reddito di cittadinanza

Quota 100, 18 mila domande

Dal Sud 4 istanze su 10. E 1/3 da dipendenti pubblici

Si lamentano gli enti locali: con il dl 4/2019 esodo anticipato e massiccio di personale che sarà impossibile sostituire

DI SIMONA D'ALESSIO

Quattro su 10 delle domande (finora 18 mila) giunte all'Inps per accedere alla pensione anticipata vengono da «Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia» e un terzo delle richieste arriva dai dipendenti pubblici. E, se ad optare per la Quota 100, c'è una fetta di persone, nel Mezzogiorno, attualmente «non occupate», ciò mette in bilico «l'idea che il pensionamento liberi dei posti di lavoro», laddove pure il reddito di cittadinanza, fissando «un livello di prestazione molto elevato per un singolo», mostra conseguenze «rilevanti» di scoraggiamento nei confronti di chi è alla ricerca di un impiego. È quanto sostenuto dal presidente dell'Inps **Tito Boeri**, ieri pomeriggio, durante il ciclo di audizioni tenuto dalla commissione lavoro del Senato sulle due misure «cardine» del governo, contenute nel decreto legge 4/2019; a proposito dei riflessi sociali della Quota 100, ha scandito, questo intervento «graverà sulle generazioni future», giacché se rimarrà sperimentale per tre anni (e fino al 2026 per la pensione anticipata), aumenterà il debito implicito di 38 miliardi,

cifra che, se le misure diventassero strutturali, lieviterebbe ad oltre 90 miliardi.

Ad avvantaggiarsi maggiormente della chance della quiescenza anticipata, ha riferito il vertice dell'Inps, saranno gli uomini del Settentrione, coloro, cioè, che potranno vantare carriere più lunghe e continue: alla fine del 2019, infatti, saranno il 62,6% degli interessati al provvedimento, mentre le donne assommeranno al 37,4%. Si è alle prese, ha osservato il presidente, con un trattamento «privilegiato», che sarà concesso a 650 mila persone in tre anni e, con quattro anni di anticipo, va chiarito che l'ammontare dell'assegno «si riduce di più del 20%». Quanto, invece, al reddito di cittadinanza, Boeri ha snocciolato i numeri della platea di chi potrebbe farvi ricorso: si tratterà di «1,2 milioni di nuclei familiari, per 2,4 milioni di persone», e oltre la metà dei nuclei sarebbe costituito da single (644 mila soggetti). E, a giudizio del numero uno dell'Inps, l'iniziativa potrebbe rivelarsi «penalizzante», in virtù dei requisiti sulla residenza (10 anni, ndr) per una «fetta importante di poveri», mentre è spettato all'Istat quantificare come i single costituiscano «il 47,9% delle famiglie beneficiarie» del reddito di cittadinanza, che riceveranno in media un sussidio annuo di 4.469 euro (il 82,1% del reddito, la cui media totale è stimata in 5.045 euro).

Tornando alla Quota 100, il provvedimento ha incassato

le critiche dell'Ance (Associazione costruttori), secondo cui i requisiti contributivi ne rendono «assolutamente impraticabile l'accesso agli operai edili, con il perdurare della presenza di lavoratori anziani occupati in attività faticose». In base alle rilevazioni effettuate, poi, dall'Ance (Associazione dei comuni), quel che si rischia è «un esodo anticipato e massiccio di personale, soprattutto dirigenziale, che si è nell'impossibilità di sostituire», considerate le attuali regole sul blocco del «turnover» (e l'Upi, Unione delle province, ha chiesto il ricambio «pieno» del personale che aderirà al pensionamento anticipato); nel dettaglio, esponendo le proprie valutazioni nell'XI commissione di palazzo Madama, i sindaci hanno stimato in «circa 50 mila dipendenti la platea dei probabili aventi diritto alla pensione», nell'arco dei prossimi 12-18 mesi. Si tratterebbe, perciò, stando a quanto ha previsto l'Ance di una uscita consistente di personale che «potrebbe metter in serio pericolo l'erogazione di servizi essenziali». Compresi, è stata la quadratura del cerchio dell'audizione, quelli legati alla distribuzione del reddito di cittadinanza.

—© Riproduzione riservata—



Boeri: Quota 100 solo per 650mila in tre anni

Arrivate 18mila domande all'Inps: 4 su 10 dal Sud e da persone non occupate

**Davide Colombo
Marco Rogari**

ROMA

Se quota 100 premierà soprattutto i lavoratori maschi del Nord con carriere contributive piene e i dipendenti pubblici, il Reddito di cittadinanza andrà invece a beneficio di residenti al Sud, soprattutto *single*, e garantirà livelli di reddito in molti casi superiori a quelli che potrebbero avere lavorando. È una critica serrata quella che ha proposto ieri in audizione al Senato il presidente uscente dell'Inps, Tito Boeri. Numeri e simulazioni, quelle offerte, che vanno oltre la relazione tecnica del decreto e fotografano gli aspetti distributivi e di target delle due misure simbolo del governo gialloverde. Secondo Boeri nel triennio i quotisti effettivi si fermeranno a 650mila. E la misura peserà, parecchio, sulle generazioni future: «si prevede un aumento del debito implicito di circa 38 miliardi in tre anni, che lieviterebbe a oltre 90 miliardi nel caso in cui l'intervento diventasse strutturale». Mentre i pensionati attuali pagheranno «con la deindicizzazione delle pensioni. È la parte che contribuisce di più a sostenere quota 100».

Valutazioni molto allineate a quelle che sono arrivate, dopo l'Inps, anche dall'Istat, le cui simulazioni parlano numerosi beneficiari *single* per il Reddito di cittadinanza (Rdc), mentre le coppie con figli minorenni saranno circa 260mila (il 19,6%) e percepiranno, in media, 6mila 470 euro, quindi meno delle coppie con figli tutti adulti (che percepiranno 7mila 41 euro). Il Rdc è disegnato su scale di equivalenza diverse dagli standard internazionali - hanno sottolineato Inps e Istat - da qui gli effetti distributivi non ottimali. Anche se, ha precisato l'Istituto di statistica, alla fine la disegualianza dovrebbe ridursi, con un calo dello 0,2% dell'indice di Gini, che passerebbe da 30,1 a 29,9%.

Sempre parlando di Rdc Boeri ha spiegato che facendo coincidere il via operativo della misura con la partenza dell'Isee precompilato (oggi prevista in settembre ma, a suo dire, anticipabile) si eviterebbero sprechi per circa 1 miliardo. Anche perché in caso di Dichiarazioni sostitutive uniche (Dsu) veritiere ci sarebbero circa 100.000 nuclei beneficiari in meno (ne resterebbero 1.062.000) ciascuno con un importo medio erroneamente versato di 10.000 euro.

Parlando di pensioni, Boeri ha poi rivelato che alle 13 di oggi (ieri; ndr) erano arrivate in Inps più di 18mila domande di pensione con quota 100, quattro su dieci dal Sud e in buona

parte da soggetti non occupati «circo- costanza che dovrebbe far riflettere circa l'idea che il pensionamento liberi posti di lavoro per i giovani». Sui numeri dei pensionamento, nelle audizioni di ieri hanno sollevato un allarme l'Ance (sono previste circa 50mila uscite nei Comuni nel prossimo anno e mezzo) e l'Ance, secondo cui i requisiti contributivi per quota 100 rendono «assolutamente impraticabile l'accesso agli operai edili, lasciando nei cantieri lavoratori anziani impegnati in attività faticose».

Il presidente dell'Inps ha anche criticato i condoni contributivi, disegnati a suo parere in modo tale da premiare proprio coloro che, in passato, avevano presentato Dsu sottostimate. Oltre a depotenziare la raccolta contributiva, gli interventi proposti «determinano un vulnus al principio assicurativo che impone che i contributi (o premi assicurativi) vengano versati prima che il rischio si possa materializzare».

Il presidente della Corte dei conti, Angelo Buscema, ha infine sottolineato come criticità la misura che prevede il blocco nell'accoglimento delle domande di pensionamento in caso di superamento dei limiti di spesa in sede di monitoraggio mensile Inps: bisogna tenere conto - ha detto - che siamo di fronte a un nuovo diritto soggettivo, da una parte, e di difficili compensazioni da reperire dall'altra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente

Inps «Il grosso del costo di quota 100 graverà sulle generazioni future. Nei 3 anni l'aumento del debito implicito è di 38 miliardi, si salirebbe a 90 miliardi se la misura diventasse strutturale».



I NUMERI DELL'ISTAT**2,7 milioni****Beneficiari reddito cittadinanza**

Secondo Istat il sussidio contro la povertà potrebbe interessare un milione 308mila famiglie e due milioni e 706mila individui, con un importo annuo medio per famiglia pari a 5 mila 45 euro, corrispondente al 66,7% del reddito familiare, e un costo totale pari a 6,6 miliardi.

47,9%**I single e le famiglie con minori**

Tra le famiglie potenzialmente beneficiarie si stima che 752mila vivano nel Mezzogiorno, 333mila al Nord e 222mila al Centro. I singoli costituiscono il 47,9% delle famiglie beneficiarie (626 mila) e riceveranno, in media, un sussidio annuo di 4 mila 469 euro (82,1% del reddito). Le coppie con figli minorenni sono circa 260mila (il 19,6% delle famiglie beneficiarie) e percepiranno, in media, 6 mila

470euro, quindi meno delle coppie con figli tutti adulti (che percepiranno 7 mila 41 euro) per effetto delle scale di equivalenza.

422mila**Tra gli inattivi tante casalinghe**

Del milione e 791 mila destinatari del Rdc in età da lavoro (16-64 anni), 613 mila sono persone in cerca di occupazione (il 22,7% del totale) e 428mila sono occupati (il 15,8%). Tra le persone inattive, è rilevante la presenza delle casalinghe: 422 mila persone (il 23,6% del totale).

120mila**I laureati**

Complessivamente, tra i potenziali beneficiari del reddito di cittadinanza in età da lavoro ci sono anche circa 120 mila laureati, compreso chi ha anche un titolo di studio post-universitario.

BATTAGLIA POLITICA SULL'AUTOBRENNERO

A22, Fugatti e la Lega contro Toninelli: «Niente ingerenze»

I SERVIZI ALLE PAGINE 16 E 17

A22, ora è scontro tra Lega e Toninelli

Il governatore trentino attacca il ministro: «No a ingerenze centraliste»
Gli autotrasportatori: «Colpa del blocco austriaco che ci ha messo fretta»

di Paolo Campostrini

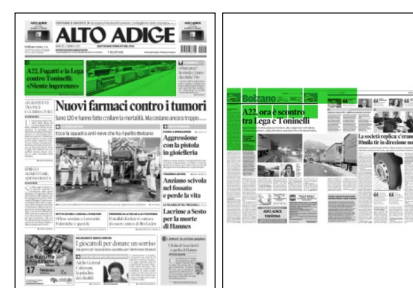
BOLZANO

L'A22 sta diventando un doppio ring. Il primo è pianamente politico. E qui va in scena l'ennesimo scontro tra Lega e 5Stelle. Col ministro Toninelli, che ieri ha fatto passare in secondo piano la ricerca delle cause del caos sotto la neve, a definire quelli autostradali dei "comitati d'affari" minacciando per Autobrennero "meno dividendi e più pedaggi ribassati" e il leghista Fugatti a ribattergli: «Lo Stato non si intrometta: A22 è già pubblica al 90% ma non sarà mai statale». L'altro è di politica dei trasporti. E mette di fronte il "sistema" infrastrutturale ai camionisti. Il primo, con al centro A22, accusa i secondi di palesi inadempimenti rispetto alle ordinanze di divieto di sorpasso, limiti di velocità e attrezzature invernali, i camionisti (per bocca di Anita, guidata dal bolzanino Baumgartner patron Fercam) mettono nel mirino la "dannosa (per l'economia) politica dei blocchi austriaca" e l'evidenza che, parole di Apa, «se i camion ritardano i prezzi salgono». Ma tutti poi, ministro, presidenti delle due province, A22, automobilisti e trasportatori, se potessero marcerebbero a falangi riunite prima su Inn-

sbruck e poi su Vienna. Tanto che, sul Brennero chiuso per tre giorni l'accusa di "iniziativa unilaterale" è la più gentile: le altre sono (quelle ufficiali) molto più dure e quelle officiose impronunciabili. La controprova, secondo i vertici di Autobrennero, che i divieti al confine tirolese sono inadeguati anche rispetto agli obiettivi "sovranisti" che si propongono risiede nella decisione austriaca di sospendere il blocco di fronte alle conseguenze che stava provocando. Conseguenze immaginabili se solo si fossero osservate le previsioni del tempo. Restano gli automobilisti. Che sarebbero parte lesa, schiacciati come sono stati dalla nevicata epocale ("ne è scesa in un giorno quella ne era scesa in due anni" per A22), dalla valanga, dai motociclisti in Vespa e dai camionisti che mettevano le catene in seconda corsia. Ma anche loro hanno ricevuto accuse di superficialità: «Nonostante fossero chiari gli avvisi luminosi di blocco - hanno detto le autorità tirolese - se ne andavano dritti verso l'inferno incuranti dei display...». Insomma, il caos, due giorni dopo, resta. Ed è trasversale.

IL RING POLITICO. Ha iniziato in mattinata il ministro **Toninelli** spostando nettamente il nastro del confronto della ri-

cerca delle cause ("sono già partiti gli ispettori per capire come è potuto accadere") a quello della polemica politica: «È vero che la partecipazione principale del concessionario è pubblica ma è una società di diritto privato che ha uno scopo chiaro: fare utili e staccare dividendi. Con la mia nuova concessione l'interesse pubblico significherà pedaggi meno cari e utili più bassi». Al ministro grillino ha risposto il leghista **Maurizio Fugatti**, presidente del Trentino, quasi con gli stessi toni del suo collega **Kompa-tsch** il giorno prima: «La totale partecipazione pubblica di A22 è nelle intese con questo e anche col precedente governo. Ma è importante che il ministro capisca il senso delle parole: pubblico non significa statale. Quindi niente ingerenze centraliste». E insiste Fugatti: «Da quando c'è Toninelli al lavoro, la strada per una A22 tutta pubbli-



ca sembra si sia interrotta...». Sul ruolo di frenatore del ministro è esplicito anche il Pd: «Pensi a portare avanti la concessione in house tutta pubblica invece di parlare di fantasia» lo accusa il consigliere provinciale **Sandro Repetto**.

Che ricorda come il pacchetto di maggioranza A22 sia storicamente composto dagli enti locali e che gli utili di gestione sono reinvestiti nella struttura e, secondo le intese già avviate, «serviranno a migliorare la viabilità dei territori. Solo Bolzano aspetta dai dividendi gli strumenti per le sue opere infrastrutturali attese da anni» conclude il consigliere Pd. A Toninelli risponde anche il presidente di A22 **Luigi Olivieri**: «Quanto un ministro parla di noi come una mangiatoia dovrebbe sapere che questa è una società pubblica, gestita dal pubblico, controllata dal pubblico e che il pubblico intende proseguire la gestione perché i territori vogliono essere protagonisti e non osservatori visto che

dal '97 si è accantonato 700 milioni nel fondo ferroviaria».

IL RING DEI TRASPORTI. Anita, l'associazione nazionale delle imprese, e Apa rifiutano il ruolo di capro espiatorio. Piovuto loro addosso da più fronti. Ma soprattutto da quello A22, che li accusa di molta negligenza e di scarsissima attenzione rispetto alle ordinanze. «Che restano chiarissime - per il concessionario - visto che sono in evidenza da anni quelle di divieto di sorpasso e di dotazioni invernali a bordo». E invece la corsa verso il confine per arrivarci in anticipo sull'ora del blocco austriaco, ha fatto dimenticare il primo e, nonostante la neve, ignorare il secondo. Per **Thomas Baumgartner** di Anita «è tutta colpa degli austriaci che bloccano il traffico in modo unilaterale». Mentre per Apa il tema è che, per arrivare in tempo e aggirare i divieti al confine, si cerca di privilegiare la consegna delle merci e gli obblighi dei conducenti: «Se ci sono ritardi e se si fermano i ca-

mion, poi non lamentiamoci se i prezzi dei prodotti aumentano».

IL RING AUSTRIACO. Innsbruck e Vienna sono sotto accusa per il blocco dalle 22 di venerdì che ha scatenato il caos con la corsa al Brennero dei tir. La vicegovernatrice del Tirolo **Ingrid Felipe** respinge le accuse definendole «populiste e infondate». Ma intanto, viste le conseguenze del divieto, lo stesso Land aveva tolto il blocco dopo le prime notizie del caos provocato. E la polizia tirolese ha rivelato un altro particolare: «Nonostante i display annunciassero la chiusura di lunghi tratti di autostrada, gli automobilisti hanno continuato a viaggiare verso sud». Elemento questo, messo in evidenza anche da A22: «Continui avvisi di neve, chiusure, deviazioni sulla statale non hanno scoraggiato le auto a salire verso il nord». Ma il Tirolo ha annunciato un incontro in tempi brevi con enti competenti e confinanti. Sperando nella primavera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lillo: «Al danno si è aggiunta la beffa-pedaggio»

Enrico Lillo di Noi per l'Alto Adige non ha dubbi. «Il Ministro Toninelli intende inviare gli ispettori, per indagare sul disastroso fine settimana, che ha portato agli "onori" della cronaca nazionale e internazionale l'A22, a causa della passione che hanno dovuto, ahimè, subire i camionisti, i tantissimi turisti, ma anche gli sfortunati autoctoni che si sono trovati sull'autostrada sbagliata nella giornata sbagliata. La beffa o meglio quello su cui occorrerà che gli ispettori indaghino, è anche il perché, nonostante il gravissimo disagio è stato chiesto agli utenti di pagare il pedaggio. In un Paese civile a queste persone, non solo si sarebbe dovuto non chiedere il pagamento del pedaggio, ma l'intero Cda, avrebbe dovuto lasciare i salotti e, una volta portatosi al casello di Vipiteno, avrebbe dovuto chiedere scusa a tutti».



IL PRESIDENTE FUGATTI
La via per una A22 tutta pubblica sembra si sia interrotta



THOMAS BAUMGARTNER
Tutta colpa degli austriaci che bloccano il traffico



L'AUSTRIA OFFESA
Contro di noi accuse populiste prive di ogni fondamento

➔ GIORNI DI PASSIONE SU STRADA

Smaltita la colonna di Tir, viabilità normale dalle 13.30 di ieri

La situazione sulla A22 si è risolta ieri alle 13.30 quando la colonna di mezzi pesanti diretta a Nord è stata smaltita e la circolazione è tornata regolare. La circolazione per i mezzi leggeri attualmente è regolare. La Polizia stradale nel corso della notte ha provveduto allo svuotamento progressivo delle aree di stoccaggio dei mezzi pesanti previste dal "Piano emergenza neve" presso Bolzano Sud, Trento, Rovereto e presso l'Area Sadobre nella quale sostavano circa 700 mezzi pesanti sui 1000 mezzi totali ancora

presenti lungo la rete autostradale ed in attesa di ripartire. Da sabato hanno preso parte alle operazioni d'emergenza 470 operatori del Servizio strade con 220 automezzi per lo sgombero della neve che hanno effettuato 12.000 ore di lavoro; 134 gruppi di vigili del fuoco volontari con 1600 volontari, 23 pattuglie della Polizia con 70 agenti e 20 unità dei Carabinieri. La Croce Bianca ha preso parte alle operazioni con 25 veicoli, tra i quali 2 ambulanze, con 55 volontari e 4 operatori sanitari; la colonna di assistenza ha distribuito 4500

panini, bevande calde e 200 coperte. Presso il centro di accoglienza erano operative 35 persone. Si rileva che non ci sono state né vittime, né feriti nel corso dell'evento, ma disagi per la lunga permanenza nei mezzi che l'Agenzia per la Protezione civile, con il supporto dei Vigili del Fuoco volontari e della Croce Bianca, ha messo a disposizione per abbandonare i propri mezzi ed essere trasportati in un centro di accoglienza a Varna appositamente allestito.

➔ LA RIUNIONE DELLA PROTEZIONE CIVILE





Qui sopra
il caso
di venerdì
notte in A22
al centro
i tir bloccati
sabato e
domenica
qui a sinistra
il ministro
dei trasporti
Toninelli



LA SOCIETÀ

«Mancanze?
In strada c'erano
diecimila Tir»

I gestori dell'Autobrennero non ci stanno a sedersi sul banco degli imputati dopo il caos neve del fine settimana. «Mancanze? In strada c'erano diecimila Tir».

■ A PAGINA 17

La società replica: c'erano 10mila tir in direzione nord

Autobrennero: «L'arteria è quasi al limite e il blocco austriaco ci ha penalizzato»
Impossibile realizzare la terza corsia, «per questo accantoniamo i fondi per il BBT»

“ In due anni il traffico dei mezzi pesanti è salito dell'11%. Ma si sono ridotti i giorni in cui circolano: per il blocco girano tutti solo 5 giorni invece che 7

“ Fin dal pomeriggio tutti i display in autostrada e agli ingressi segnalavano code, blocchi e nevicate in atto. Gli automobilisti erano stati avvisati

► BOLZANO

Nel giorno della fine dell'emergenza neve («alle ore 13.30 la situazione in A22 si è risolta quando è stata smaltita la colonna di mezzi pesanti verso nord» recita un comunicato della protezione civile provinciale: il residuo del blocco di venerdì) emerge un'altra emergenza, quella strutturale: A22 ammette che l'asse del Brennero va decongestionato.

E che il fronte è quello dei tir. Troppi, troppo insieme, troppo spinti a voler passare solo qui. Dice **Carlo Costa**, il direttore: «In due anni il traffico dei mezzi pesanti è salito dell'11%. Ma si sono ridotti i giorni in cui circolano: il blocco austriaco fa sì che tutto quell'11% in più circoli su soli cinque giorni invece che su sette». E i vertici di Autobrennero per far capire che, se fosse per loro, i tir dovrebbero essere molti di meno, ribadiscono che tutti gli utili «sono indirizzati verso la rotaia, con il tunnel, e non sulla

gomma che pure farebbe aumentare i nostri introiti». Il fronte è dunque, finalmente visibile anche ufficialmente: l'A22 non regge oltre. Soprattutto potrebbe non reggere di fronte a eventi straordinari. Perché l'ordinario è già pesante. E la terza corsia da Bolzano al confine è «morfologicamente» impossibile. Quindi: serve un'alternativa. Non solo il treno ma anche un altro asse di penetrazione autostradale. E sempre ieri, è arrivata negli uffici di Trento, la richiesta di Toninelli di fornire la documentazione su quanto avvenuto venerdì: «Sarà consegnata nel più breve tempo possibile». Ma già tante risposte sono state date. Sono le domande a continuare a essere formulate. Eccole riassunte, con le controdeduzioni messe in campo dai vertici A22, dal presidente Olivieri, all'ad, al direttore Carlo Costa.

Gli automobilisti lamentano di essere capitati nell'inferno di neve e code senza sapere nulla di quello

che stava accadendo...

Fin dal pomeriggio tutti i display in autostrada e agli ingressi segnalavano code, blocchi e nevicate in atto. Naturalmente non segnalavano «quando» le code si sarebbero smaltite. Quindi molti hanno deciso di rischiare, sperando, come accade spesso, nella fine dell'emergenza. Anche i tirolesi hanno rivelato che i loro avvisi agli automobilisti sono stati ignorati. Oltre il 60% delle telefonate ai nostri centri erano per capire la situazione: che è stata chiarita anche a voce. E tutte le comunicazioni, anche sui social o nei giornali radio, suggerivano di non



mettersi in viaggio quel giorno.

Perché la neve, pur in una arteria montana, ha creato tali disagi?

Ne è caduta in poche ore quanta ne cade in due anni. I

mezzi erano tutti in azione ma non hanno potuto operare per i tir di traverso.

Ecco, i tir: quasi nessuno aveva le gomme o le catene invernali e molti correvano in corsia di sorpasso. Perché A22 non ha impedito loro di entrare in autostrada o di proseguire?

Perché A22 è un gestore. E il gestore può emettere ordinanze, come quella di avere catene a bordo o il divieto di sorpasso, ma spetta alla polstrada fare i controlli e comminare sanzioni. Ma cosa sarebbe accaduto se si fossero controllati quel giorno migliaia di tir? Code anche a sud. Dunque la risposta è: noi non possiamo impedire a un mezzo di entrare al casello. Come possiamo solo assistere i camion in difficoltà per neve. Al resto ci deve pensare il prefetto e la magistratura.

A22 ha raggiunto il suo limite?

No. Ma i tir sono troppi. E quel giorno sì, si era al limite. Secondo i dati i tir in movimento, venerdì, erano quasi 10mila. Ma anche ieri, giorno dopo il blocco, ne transitavano 7500. Questi sono i numeri. Con un'arteria che, da Bolzano a nord, può avere solo due corsie. È naturale che questa massa diventa emergenziale con la neve e una valanga sulla sede stradale.

La colpa è del blocco austriaco?

È evidente che quel blocco non scoraggia i trasporti ma semplicemente li comprime. E tutte le conseguenze si riversano qui. Tocca al governo porvi rimedio. Nessuna piazzola o parcheggio può ospitare 9mila tir in attesa. E se poi quelli che vogliono fermarsi non riescono a muoversi perché nevica e sono senza catene, l'emergenza esplode. Poi, quella sera, le cause si sono intrecciate: neve, blocco austriaco, tir senza catene, due corsie intasate e motociclisti a terra in più punti. (p.ca.)



Le gomme completamente lisce di un tir bloccato sull'Autobrennero

 **L'attacco del sindaco**

Invettiva contro Toninelli e Fersuoch «Il ministro parli, da noi azioni reali»

VENEZIA Il ministro alle Infrastrutture da una parte, Italia Nostra dall'altra, il sindaco Luigi Brugnaro punta l'indice contro il «partito del no». «Chiediamo la possibilità di gestire questa città, perché i suoi costi sono più elevati di quelli di qualsiasi altro centro storico. Di gestire il Mose, di gestire le crociere: abbiamo un preciso mandato dagli elettori, le navi non devono più passare per San Marco, la soluzione l'abbiamo individuata nel Comitato del novembre 2017 (Porto Marghera e Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele, ndr), il ministro Toninelli ha la responsabilità di dire qualcosa — attacca —. Io non so niente. Italia Nostra invece vuole presentare un contro dossier all'Unesco, ma è stato il nostro dossier, a cui ha partecipato anche il ministero, ha convincere l'organizzazione dell'Onu». E qui comincia la seconda invettiva, questa volta contro Lidia Fersuoch: «Si fa presto a dire falsità presentando un'immagine distorta di Venezia, ma noi siamo stati votati mentre loro rappresentano qualche decina o un centinaio di persone che, sempre gli stessi, formano Comitati diversi». E' la distinzioni che Brugnaro ha sempre fatto tra il «partito del no» e il «partito del fare»: «I nostri sono provvedimenti reali, e il contributo di accesso che sarà introdotto a maggio è uno di questi: stiamo cercando, con misure concrete, di difendere la città», conclude. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CASO DEL PALAZZO DEI DIAMANTI

L'ARCHITETTURA, I CONCORSI
E IL DIALOGO TRA IERI E OGGIdi **Vincenzo Melluso**

Caro direttore, l'articolo di Vittorio Sgarbi, apparso sulle pagine del *Corriere* il 12 gennaio, stigmatizzava severamente l'esito per l'ampliamento del Palazzo dei Diamanti di Ferrara. Difficile trattenermi dall'esprimere alcune riflessioni e la spinta viene, oltre che dalle righe di Sgarbi, soprattutto da una questione che continua a essere nel nostro Paese motivo di grandi equivoci e violente ma sterili contrapposizioni. Non sono interessato a prendere posizione rispetto alla soluzione che è risultata vincitrice a conclusione dell'iter concorsuale e che ha generato la forte polemica da più parti animata. Ma, come *casus belli*, ha di buono di saper attrarre la nostra attenzione sull'evidente contraddittorietà che può generare un inadeguato utilizzo dello strumento del concorso. Pur sapendo che è strategico per la scelta dei progetti migliori per la trasformazione e valorizzazione delle nostre città.

La questione che emerge dalla ferma presa di posizione di Sgarbi incappa in un errore di base che, a mio avviso, è stato fatto: la scelta del tipo di concorso e, parte non marginale, della struttura del suo bando, ovvero quella che orienta gli assetti di progetto. Mi spiego. Non c'era dubbio che l'occasione di misurarsi intorno al tema dell'ampliamento di un complesso architettonico importante come Palazzo dei Diamanti avrebbe sollecitato tante idee e tanti punti di vista. Per arrivare a dare una risposta «misurata» e al contempo utile per rispondere alle nuove necessità espositive del Museo, si sarebbe dovuto procedere quindi con maggiore accortezza. E invece, quel che ora traiamo dalle evidenze, è che si è davanti a un bel-lesempio di occasione mancata. È mancato il coinvolgimento delle parti che a vario titolo,

per competenza, ruolo e responsabilità, avrebbero potuto e dovuto svolgere in fase di avvio di concorso un'azione di orientamento. È mancata anche una preziosa e necessaria verifica strategica degli obiettivi e anche un vaglio saggio della tipologia concorsuale da adottare. Come quasi sempre vediamo accadere nell'annosa questione che da noi mette a confronto la città storica e il progetto della contemporaneità ci si doveva anche preparare al dissenso. Si sarebbe evitata così l'ennesima querelle nella quale, troppo spesso, viene coinvolta oggi l'architettura e il suo modo di proporsi? Probabilmente no. Mettere mani e progettare all'interno di Palazzo dei Diamanti era un gesto destinato a sollevare tante attenzioni e sensibilità diverse. Non averlo considerato — non tanto per pregiudicare un'idea di cambiamento, ma per aprirsi a delle soluzioni senza rinunciare alla capacità di essere anche oggi portatori di *nuova bellezza* — non ha permesso di trarre da questa esperienza esiti positivi e determinare così un passaggio più naturale da idea a opera costruita. Creare con l'architettura contemporanea un dialogo colto e costruttivo tra l'oggi e il passato sembra qui una sfida di nuovo persa.

Riguardando da fuori all'intero percorso, ciò che appare evidente è che la consultazione avrebbe dovuto avere un carattere più spiccatamente di indagine e verifica progettuale rispetto alle nuove necessità museali. Al contrario l'indirizzo è stato perentorio proprio nell'indicare la strada da far percorrere ai concorrenti per la definizione delle loro proposte. Dall'esperienza che ho ricavato nel tempo, penso che si possa affermare che il buon esito di un concorso di architettura ha un presupposto fondamentale nella adeguatezza e lungimiranza del suo bando. Il suo concepimento, la scelta della tipologia più adeguata al

tema, la sua stesura, insieme a chi sarà chiamato poi a valutarne gli esiti, sono tutti fattori vitali e devono essere affidati a figure di alto profilo ed esperienza. Come accade altrove (vedi in Spagna o in Svizzera dove talvolta si utilizza il sistema del «concorso in parallelo»), nella stragrande maggioranza dei casi, questo compito è affidato a figure esperte, profondamente dentro ai temi che attengono alla disciplina del progetto di architettura, attraverso protocolli chiari e modalità ampiamente collaudate. Per *guidare, indirizzare*, prima ancora che per *giudicare* servono capacità ed esperienza. Un'osservazione ovvia in tanti altri settori del mondo che fa, che produce, che trasforma ma che qui, nel reame dell'architettura, e soprattutto quella in dialogo continuo con il patrimonio storico, fatica a mettere radici. La responsabilità verso una trasformazione colta e sostenibile delle nostre città e dei nostri territori, però resta. Le nostre città cambiano, invecchiano, si affollano, si svuotano. E sebbene ancora nel solco di una eredità straordinariamente luminosa nell'interpretare e attivare straordinarie *mutazioni* ora l'Italia arranca tra questo vistoso dispendio di energie, di preziose risorse progettuali lasciate da parte, di accalorate e irrisolte diatribe. Il rischio, sempre latente, in queste imprese lasciate senza pensiero e confronto d'avvio è che, a lavori iniziati, tutto si ripieghi nel tentativo di difendere posizioni e atteggiamenti autoreferenziali, a volte segnati dal pregiudizio. Una sterilità che non può offrire una crescita e un cambiamento dei luoghi, e neppure proposte adeguate ai bisogni dell'abitare oggi. Vogliamo coglierla questa occasione mancata? Facciamolo, in Italia le risorse ci sono.

Ordinario
di progettazione architettonica
Università di Palermo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA 4.0. GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO IL WORKSHOP DI PRESENTAZIONE AL FORMEDIL-BARI

Un corso qualificato sul project management Così le imprese edili pugliesi saranno più competitive

Oggi l'innovazione in edilizia non è una scelta, ma un imperativo a cui occorre adeguarsi, poiché i processi di trasformazione digitale iniziano a coinvolgere sia le grandi, sia le piccole imprese di costruzioni.

Figura strategica, in questo contesto, è il project manager, responsabile della gestione di tutti i processi realizzativi di ogni opera, pubblica o privata: dalla pianificazione, alla progettazione, dalla gestione operativa della commessa, all'ottimizzazione delle risorse, dal budgeting, al controllo di gestione.

È per questo motivo che il Formedil-Bari, l'ente bilaterale per la formazione professionale in edilizia del territorio barese, avvierà nella seconda metà di febbraio il corso 'Il project management per imprese edili', rivolto a titolari, dipendenti di imprese edili e professionisti.

Il corso, articolato in un modulo teorico ed uno pratico per applicare le nozioni acquisite su progetti reali, formerà professionalità preziose ed indispensabili per favorire il salto di qualità aziendale in efficienza e competitività.

Organizzato in collaborazione con Chance Group che erogherà le 40 ore di formazione, il corso sarà presentato nel workshop in programma giovedì 7 febbraio alle 15 nella sala convegni di Formedil-Bari.

All'iniziativa prenderanno parte Michele Matarrese e Ignazio Savino, rispettivamente presidente e vicepresidente del Formedil-Bari, il presidente di ANCE Bari e Bat, Beppe Fragasso, il professore ordinario del Politecnico di Bari, Nicola Costantino e l'amministratore unico di Chance Group, Giuseppe Trevissoi.

«La competitività di un'impresa edile - spiegano il cavaliere del lavoro Michele Matarrese e Ignazio Savino - richiede oggi competenze manageriali specifiche e sempre più qualificate. Questo corso rappresenta un ulteriore elemento di dinamismo ed innovazione a cui negli ultimi anni si ispira il nostro ente».

Per informazioni od iscrizioni al workshop di presentazione è possibile contattare la segreteria didattica del Formedil-Bari al numero 0805351311 o via mail all'indirizzo di posta elettronica info@formedilbari.it



MICHELE MATARRESE Presidente Formedil di Bari



«A27, sbocco a nord strategico»

► Passante Alpe Adria nel cassetto dal 2012, la Regione: «Bocciato dalla Sovrintendenza, meglio il prolungamento»

Il sogno della Venezia-Monaco continua a tenere banco, scomparso dal dibattito invece il Passante Alpe Adria. Il prolungamento collegherebbe A27 e A23 attraverso Mauria e Carnia. Un'ipotesi che aveva già ottenuto la compatibilità ambientale da parte della commissione nazionale. Era il 2012 e da quella data l'opera è ferma al Ministero per i beni culturali. Trattandosi però di un'infrastruttura regionale, secondo Bortolo Mainardi, che è membro della stessa Commissione, spetta alla Regione sollecitarla. L'assessore regionale Elisa De Berti non lascia però scampo: «L'opera è già stata bocciata dalla sovrintendenza».

► Gli industriali: «Sul fronte delle infrastrutture in ritardo di 10 anni». La Provincia: «Fondamentale per il Comelico»

L'ipotesi di uno sbocco a Nord, da quella del tracciato che attraversa Veneto e Friuli fino alla Venezia-Monaco, viene considerato irrinunciabile dalla politica e dalle categorie economiche. Il Presidente della provincia di Belluno, Roberto Padrin, sottolinea che vanno tenute in considerazione le esigenze del territorio di montagna e individuati i fondi necessari per realizzare le opere. Lapidaria, invece, la presidente degli industriali Lorraine Berton che parla di un ritardo nel risolvere la carenza di infrastrutture di almeno dieci anni.

Marsiglia e Zambenedetti
alle pagine II e III

Il passante Alpe Adria Sbocco a nord A27-A23 tutto fermo da sette anni

► Il progetto alternativo alla defunta Venezia-Monaco aveva già ottenuto il benestare della commissione Via
► «È bloccato da anni al Ministero dei beni culturali ma spetta alla Regione sollecitare l'approvazione»

**IL PROLUNGAMENTO
AUTOSTRADALE
ERA STATO
ANCHE DICHIARATO
UNA PRIORITÀ
NAZIONALE**

VIABILITÀ

BELLUNO Il sogno della Venezia-Monaco continua a tenere banco. Pochi giorni fa il "cadavere" è stato disseppellito dall'onorevole azzurro Dario Bond, chiedendo, forse solo provocatoriamente, uno studio costi-benefici sul modello Tav. Bocciato dalla Convenzione delle Alpi, ratificata dal Governo italiano il 14 ottobre del 1999 ed entrata in vigore nel marzo 2000, il progetto verso la Baviera resta comunque un leit-

motiv nel trentennale dibattito di uno sbocco a nord per la provincia di Belluno.

PROJECT FINANCING

È letteralmente scomparso dal dibattito, invece, l'unico progetto alternativo alla Venezia-Monaco, ovvero il Passante Alpe Adria Prolungamento A27-A23, che nel primo stralcio da Pian di Vedolia-Macchietto aveva già ottenuto la compatibilità ambientale dalla Commissione nazionale Via. Era il 2012. C'era già un project financing datato 2007, anche se successivamente parte dei privati che facevano parte del raggruppamento ebbero problemi con l'inchiesta sul Mose di Venezia.

Avrebbe collegato la A27 con la A23 a Tolmezzo attraverso il Centro Cadore, la Mauria e poi la Carnia per agganciare l'Europa

attraverso il cosiddetto Corridoio V. Ebbene, dal 2012 del Passante Alpe Adria non si sa più nulla. Sparito da ogni radar politico nonostante gli annunci di un'imminente concretizzazione dell'opera.

AD UN PASSO DALLA GARA

Che fine ha fatto? Lo abbiamo chiesto a Bortolo Mainardi, membro della Commissione Via e una delle massime autorità in mate-



ria di grandi opere infrastrutturali di cui fu a capo per il Nord Est risolvendo, tra l'altro, il rebus del passante di Mestre.

«È fermo al Ministero per i beni culturali - spiega -, sarebbe l'ultimo passaggio per poi indire la gara. Ma si tratta di un'opera di competenza regionale e quindi spetta solo al Governo Veneto muoversi in questa direzione, ovvero sollecitarne la valutazione e, una volta ottenute le autorizzazioni, indire la gara».

Il progetto del valico confinario prese forza con il protocollo di Gorizia (4 aprile 2004) siglato tra i governatori del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, Giancarlo Galan e Riccardo Illy, il commissario per le grandi opere del

Nord Est, Mainardi e il ministro dei trasporti Pietro Lunardi che incaricò l'Anas di redigere uno studio di fattibilità sull'asse A27-A23 con innesto a Villaco (Austria). Il tratto ottenne anche la scorciatoia burocratica venendo classificato come opera a "priorità nazionale".

STUDIO DI FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità dimostrò che l'opera era sostenibile, sia sotto il profilo ambientale sia sotto quello economico. Il primo tratto, quello attualmente fermo al Mibac, correva su 21 chilometri per un costo complessivo di un miliardo di euro. Non solo avrebbe risolto l'eterno nodo di Longarone, dove ancora ci si arrabatta per cercare una soluzione effi-

ciente, ma avrebbe anche creato un serbatoio di lavoro per almeno quattro anni.

«Non posso assolutamente fare valutazioni politiche - prosegue Mainardi, padre putativo del progetto -, ma posso solo dire che il primo tratto era in dirittura d'arrivo per essere messo a bando. Ma queste sono scelte politiche che non mi spettano».

Il progetto, all'epoca guardato con diffidenza dal centrosinistra bellunese, nonostante l'accordo bipartisan regionale, con Galan di centrodestra e Illy di centrosinistra, ottenne ampi consensi. Sembrava che tutto fosse ormai ad un passo dal concretizzarsi. Poi, dopo il placet ambientale, l'oblio.

Lauredana Marsiglia

Il tracciato

A Tolmezzo attraverso Mauria e Carnia

Il progetto di collegamento A27-A23, attraverso il Centro Cadore, la Mauria e la Carnia, per allacciarsi al valico di Tolmezzo (Udine), era stato suffragato da uno studio di fattibilità. Il 50 per cento del tracciato sarebbe stato realizzato in galleria. Il costo stimato all'epoca era di circa 2,1 miliardi di euro di cui 1,9, come venne spiegato all'epoca dal commissario straordinario per le grandi opere del Nord Est, Bortolo Mainardi, erano già stati inseriti nel Piano pluriennale Anas 2004-2012. Più che di autostrada, però, si

parlava di superstrada a scorrimento veloce su una distanza di 85 chilometri da realizzare in tre tronchi funzionali: il primo Pian di Vedoia-Macchietto di Perarolo (22 km quasi tutti in galleria); il secondo tra Macchietto e Forni di Sopra (Udine) su altri 22 km anche questi quasi interamente in galleria; il terzo, di circa 40 km, attraverso la Carnia, di cui 12 ancora in galleria. Le previsioni del traffico, per il 2020, erano state stimate in 25-30 mila veicoli al giorno contro una soglia minima prevista di 20 mila. (Im)



PROLUNGAMENTO Dell'autostrada A 27, ora si riapre il dibattito



**IL TECNICO Bortolo Mainardi,
“padre” del passate all’epoca
voluto anche dal Friuli VG**

«La sovrintendenza lo ha bocciato Quello studio non ha un futuro»

L'ASSESSORE REGIONALE DE BERTI: «BEN VENGA LA CONTINUAZIONE DELL'AUTOSTRADA, PER NOI E' NECESSARIA»

«SUL BRENNERO ABBIAMO UN PROBLEMA LEGATO ALLA GESTIONE DEL TRAFFICO PESANTE CHE VIENE CONTINGENTATO»

PALAZZO BALBI

VENEZIA C'è il parere negativo della Sovrintendenza sul tracciato dell'Alpe Adria, per questa ragione il progetto è fermo» a spiegarlo è Elisa De Berti, numero uno dell'Assessorato regionale alle infrastrutture e ai trasporti. Le sue parole di fatto chiudono ogni speranza sul futuro dell'opera. Da palazzo Balbi De Berti spiega però che lo sviluppo della viabilità è centrale per il futuro dell'intera regione.

Che via d'uscita c'è per la provincia di Belluno?

«Ben venga un progetto di prolungamento dell'A27. Noi non abbiamo intenzione di ostacolarlo e anzi lo consideriamo indispensabile, quanto la Tav sul Brennero e il tunnel di base».

La carenza di infrastrutture ha però un costo elevato e non si vede una via di scampo nell'immediato.

Dal punto di vista infrastrutturale il Veneto soffre di uno svantaggio da colmare. Nel Piano regionale trasporti a cui stiamo lavorando questo è uno dei punti presi in considerazione. L'unica possibilità per sgravare il Brennero è quella di un altro valico.

A questo punto bisogna decidere su quale tracciato alternativo puntare?

«Noi abbiamo un problema sul corridoio del Brennero legato alla gestione del traffico pesante e al contingentamento che limita il traffico pesante su gomma».

La soluzione è quella di incentivare il trasporto su rotaia?

«Non bisogna dimenticare che il passaggio non è automatico. Non è che nel momento esatto in cui potenzi la rotaia le merci passano immediatamente dalla strada alla ferrovia».

La Venezia Monaco?

«Sul progetto di prolungamento dell'autostrada A27 come Regione abbiamo più volte manifestato la volontà di sostenere questo progetto».

Dunque nessuna via d'uscita verso la A23?

«Nel 2015 abbiamo approvato una norma che prevede la revisione di tutti i project financing. Solo due hanno superato la fase istruttoria e sono approdati al Cipe».

Insomma questo è un progetto destinato a rimanere sulla carta per sempre?

«Tutti gli altri project sono fermi ai ministeri ma l'Alpe Adria è anche gravato da parere negativo della sovrintendenza».

A.Zamb.



ASSESSORE REGIONALE Elisa De Berti è a capo delle Infrastrutture



«Ora siamo in forte ritardo abbiamo perso un decennio»

► Parla Lorraine Berton, la neo presidente degli industriali promette un impegno in prima persona sul fronte delle opere che possono rendere competitivo il territorio

PALAZZO DOGLIONI DALMAS

BELLUNO «Sul fronte delle opere siamo in ritardo di dieci anni ma se dovesse parlare con qualcuno dei nostri associati potrebbe dirle che gli anni di ritardo sono addirittura di più».

Lorraine Berton, la presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, mira dritto al punto. Si rammarica per il progetto di prolungamento dell'A27, attraverso la Carnia, finito nel cassetto del Ministero dei beni culturali ma al tempo stesso guarda il presente con lucido disincanto.

IN PRIMA PERSONA

«Mi spenderò, personalmente, in prima linea sulla questione infrastrutture. Per i nostri imprenditori è già troppo tardi, il bellunese per svilupparsi ha un assoluto bisogno di opere pubbliche».

Non è un appello disperato quello di Lorraine Berton ma è una fotografia nitida che evidenzia le potenzialità e i rischi che la provincia e forse l'intero Nord Est, stanno vivendo.

Basta una frase per scattare l'istantanea: «In questa situazione l'alternativa è quella di rassegnarsi ad una lenta agonia».

CONCRETEZZA

Politica e imprese dalla stessa parte. Un lavoro di squadra è necessario per superare gli ostacoli in un momento in cui le risorse sono ridotte al minimo e le esigenze sono sempre crescenti.

«Siamo disponibili ad affrontare il tema e a parlare di progetti realizzabili. Bisogna però

guardarsi in faccia e valutare con lucidità cosa può essere fatto e cosa invece non è possibile fare. Noi già dieci anni fa ci eravamo messi al lavoro elaborando diverse ipotesi di studio. Questo però è il momento del fare». E' evidente che per il comparto dell'industria bellunese non avere una via diretta che porti verso il cuore dell'Europa crea uno svantaggio in termini non solo di competitività ma anche di produttività.

I COSTI

Ma quanto costa, oggi, non avere un'autostrada che permetta al territorio di stare al passo con i tempi? «Non abbiamo fatto una stima del danno ma è importante tenere presente - prosegue la leader degli industriali - che questo conteggio va oltre il limite che si crea alle aziende esistenti perché bisogna sommare anche il mancato sviluppo delle imprese che in questa provincia potrebbero sorgere.

I RISCHI

Abbiamo già delle grandi aziende che investono nel nostro territorio speriamo che decidano di investire ancora di più ma c'è bisogno di tutte le infrastrutture non solo delle strade ma, come ho detto anche nel mio discorso d'insediamento, anche dei parcheggi».

Per gli industriali è dunque irrinunciabile continuare a sperare nella realizzazione di un progetto che permetta a questa provincia di stare al passo con i tempi e con gli altri territori che trainano l'Europa.

Andrea Zambenedetti



«Non importa il tracciato ma andiamo in Europa»

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA ROBERTO PADRIN: «PER BELLUNO RIMANE PRIORITARIA LA VENEZIA-MONACO» PALAZZO PILONI

BELLUNO «Ho sempre espresso il mio parere favorevole al prolungamento dell'autostrada A27. Lo sbocco a nord è strategico soprattutto per il Comelico che può trovare una prospettiva futura dal punto di vista industriale». Il presidente della Provincia di Belluno, Roberto Padrin, non chiude ad alcuna ipotesi ma pianta i paletti sui chilometri in più, quelli che l'autostrada A27 al momento non ha. Nessuna preclusione verso il tracciato che permetterebbe alla Venezia-Belluno di arrivare fino a Tolmezzo attraverso Mauria e Carnia.

L'ALTERNATIVA

Di buon occhio viene vista dal presidente della Provincia anche la possibilità di puntare sulla Venezia-Monaco: un sogno forse per l'intera regione, che non è mai andato oltre la carta e i progetti più o meno preliminari.

«Come primo punto ritengo sia indispensabile la salvaguardia ambientale. Quello che è accaduto il 29 ottobre ha dimostrato tutta la fragilità del nostro territorio, una viabilità nuova e diversa potrebbe aumentare la percorribilità e facilitare al tempo stesso l'accesso alle aree strategiche che vanno valorizzate dal punto di vista turistico. L'autostrada, insomma, può rivitalizzare tutti questi territori». In un contesto fragile è però

indispensabile verificare con attenzione quali siano gli impatti sull'ambiente. Individuare un equilibrio tra le necessità di sviluppo e quelle di tutela del paesaggio e dell'ecosistema.

PARERE FAVOREVOLE

«Ho espresso il mio parere favorevole anche e soprattutto quando ci fu presentato il progetto per il prolungamento fino a Perarolo. Nel nostro territorio quell'opera non sarebbe stata impattante». Stando a questo progetto l'arteria avrebbe costeggiato il Piave lungo la sponda destra, arrivando poi a imboccarsi in galleria a Longarone nei pressi della frazione di Codissago.

«Secondo me rimane prioritaria la Venezia-Monaco rispetto a questo tipo di tracciato. L'unica cosa importante in ogni caso è trovare una via d'uscita a nord perché altrimenti l'autostrada rischia di rimanere un'opera incompiuta».

Un nastro d'asfalto che potrebbe attraversare la provincia di Belluno ma che non è alternativo alla Statale 51 di Alemagna che porta a Cortina e che attualmente è sotto la lente d'ingrandimento per i Mondiali 2021. «Quella viabilità, secondo me, va bene così, con le quattro varianti previste. Allo stato attuale non c'è necessità di intervenire su quel progetto».

QUESTIONE DI FONDI

Ragionamenti e valutazioni che non possono però prescindere dalla questione economica. «Si parla di interventi di qualche miliardo di euro - conclude Padrin - è evidente che va trovata la modalità per reperire questi fondi e allo stato attuale l'Europa mi sembra l'unica via percorribile».

A.Zamb.



Il IV lotto passa all'Anas: si ricomincia tutto da capo

Il IV lotto della tangenziale si allontana sempre più. Non solo mancano le risorse, non solo c'è ancora discussione sul tracciato, ma a complicare le cose ci si mette un cambio sul punto di concretizzarsi: la tangenziale, e tutti i progetti collegati, stanno per passare dalla gestione di Veneto Strade a quella di Anas. E questo comporterà un'inevitabile allungamento dei tempi. Lo dice l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti, a Treviso per inaugurare i lavori di consolidamento della cavalcavia di Sant'Angelo: intervento che durerà circa un mese e comporterà, per una ventina di giorni, rallentamenti al traffico.



LUNGHE CODE in tangenziale per i lavori di manutenzione

Calia a pagina V

Frenata su Terraglio Est e IV Lotto «Servono risorse e condivisione»

► De Berti: «La tangenziale verrà presa dell'Anas ► Su Sant'Antonino: «Troppi 40 milioni per 3 km noi chiederemo di finanziare il prolungamento» vogliamo un tracciato che metta tutti d'accordo»

L'INTERVISTA

TREVISO Il IV lotto della tangenziale si allontana sempre più. Non solo mancano le risorse, non solo c'è ancora discussione sul tracciato, ma a complicare le cose ci si mette un cambio sul punto di concretizzarsi: la tangenziale, e tutti i progetti collegati, stanno per passare dalla gestione di Veneto Strade a quella di Anas. E questo comporterà un'inevitabile allungamento dei tempi. Lo dice l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti, arrivata a Treviso per inaugurare i lavori di manutenzione e consolidamento della cavalcavia di Sant'Angelo: intervento che durerà circa un mese e comporterà, per una ventina di giorni, rallentamenti al traffico lungo la tangenziale che per alcuni tratti verrà ridotta a una corsia per carreggiata.

Assessore De Berti, partiamo dal IV Lotto della tangenziale. «La tangenziale di Treviso è una di quelle strade oggetto di riclassificazione. Appena ci sarà la firma del presidente del Consiglio Conte passerà in gestione ad Anas. E quando questo passaggio sarà effettuato, la Regione inserirà il IV Lotto nelle richie-

ste di interventi che la Regione presenterà ad Anas».

Insomma: i tempi si allungano. Il progetto verrà rifinanziato?

«Sì, da Anas e non più da Veneto Strade. Si parla di 54 milioni di euro».

E la situazione del Terraglio Est?

«È un intervento che, da progetto preliminare risalente a qualche anno fa, prevede una spesa di circa 40 milioni di euro. Ma, considerato un inevitabile aggiornamento dei prezzi, andremo ben oltre».

Troppo costoso farlo quindi?

«Abbiamo aperto il tavolo tecnico con i sindaci proprio per cercare di capire cosa fare. Ma questo non vuol dire trovare una soluzione per andare al ribasso».

Ma 40 milioni sono tanti.

«Appunto: spendere più di 40 milioni di euro, per tre chilometri di strada, non so quanto sia opportuno. Ma bisogna sempre valutare costi e benefici».

Un'opera molto discussa soprattutto a Sant'Antonino.

«È una questione delicata. Noi

abbiamo semplicemente detto: proviamo a fare varie valutazioni senza però prendere in considerazione solo la problematica del terraglio est, ma dell'intera viabilità a sud di Treviso. Proviamo a vedere se, magari, con un intervento minore sul terraglio est e intervenendo anche da altri parti di quell'aerea, possiamo rendere più fluido il traffico e intervenire in maniera più efficace».

Lei si aspetta una proposta condivisa.

«Certo. Quello che ho posto al tavolo è che sul tracciato voglio la condivisione di tutti, enti locali e del territorio. Ora risorse per il Terraglio est non ce ne sono. Ma non ci possiamo permettere una volta arrivati alle definizioni di un progetto, che con il cambio di un sindaco venga messo tutto in discussione e si



ricominci da zero. Il Terraglio Est deve essere un progetto condiviso. Se sarà così, Veneto Strade andrà avanti con la progettazione definitiva».

Altro nodo: Viale della Repubblica.

«Una questione sollevata dal comune di Treviso. Visto che il IV Lotto avrà dei tempi molto lunghi, il sindaco ha chiesto un intervento su viale della Repubblica anche in previsione delle problematiche legate alla Pedemontana».

Tanti sindaci sono spaventati dal traffico in arrivo.

«Adesso ogni sindaco pensa che tutto il traffico della Pedemontana debba arrivare a casa pro-

pria. Ma con l'apertura della Pedemontana ci sarà uno sconvolgimento dei flussi tale, che in questo momento è difficile fare una previsione. A Pedemontana aperta, ricordando che 67 chilometri di viabilità complementare sono già stati realizzati, cercheremo di capire quali sono i punti di maggiore criticità dove intervenire. Quello di viale della Repubblica è sostanzialmente una delle problematiche sul tavolo».

Intanto partite con i lavori di manutenzione al cavalcavia di Sant'Angelo.

«Nel 2018, dopo un censimento di Veneto Strade, la Regione ha stanziato 15 milioni di euro per interventi sui ponti: una 40ina

in tutta la regione. Non ci sono pericoli, ma è necessaria una manutenzione importante».

Altro ponte che necessità di interventi importanti è quello di Vidor.

«In questo caso la competenza è provinciale ma il presidente Zalia era intervenuto personalmente con l'Anas per il monitoraggio del ponte. La stessa Anas fece dei sopralluoghi per verificarne lo stato e la possibilità di installare dei sensori. Da quello che ho visto i sensori non sono mai stati messi per via delle dimissioni del cda di Anas, per due mesi nessuno ha preso decisioni. Adesso con il nuovo cda ne richiederemo l'installazione».

Paolo Calia



ASSESSORE Elisa De Berti

Gli altri nodi



Il IV Lotto deve collegare la tangenziale alla Feltrina; il tracciato passerà su una fetta di campagna tra San Giuseppe e Monigo.



Il Terraglio Est sta dividendo e le forze politiche trevigiane. La Regione vuole farlo ma aspetta un progetto condiviso.



Il ponte di Vidor, di competenza provinciale, ha bisogno di lavori di consolidamento. Ma prima serve un'analisi della situazione.



IL CANTIERE Sono cominciati ieri i lavori sotto il cavalcavia di Sant'Angelo: dureranno un mese per una ventina di giorni sulla tangenziale si viaggerà a una corsia

MALO/2. Non è stata accolta la richiesta di fermare i lavori nella galleria

Pedemontana, il Tar dice no alla sospensiva

Il ricorso del comitato sarà valutato il 29 aprile

I lavori nella galleria di soccorso di Vallugana possono proseguire, ma restano sotto osservazione del Tar del Lazio che il prossimo 29 aprile discuterà nel merito il ricorso, ritenuto «rilevante», presentato dai 40 residenti di Malo con «capofila» il CoVePA, Comitato veneto per una pedemontana alternativa.

I giudici del Tribunale amministrativo regionale del Lazio che sono stati chiamati a pronunciarsi sul corposo documento presentato nei giorni scorsi hanno per prima cosa respinto la richiesta di sospensione cautelare del cantiere attivo nella località maladense di Vallugana, dove il consorzio di imprese Sis, dopo il parere del Ministero dell'ambiente, può lavorare usufruendo di un'importante variante al progetto valido fino a qualche settimana fa: quella che avrebbe dovuto essere solo una galleria di soccorso a servizio di quella principale, sarà invece utilizzata anche come traforo «facilitatore» per lo scavo del tunnel «Malo» e cioè la galleria fondamentale per concludere il collegamento con la valle dell'Agno e considerare «fuori pericolo» la conclusione della Superstrada pedemontana veneta. Questa variazio-

ne, come è facile immaginare, comporterà un grande aumento del volume dei lavori, del passaggio dei mezzi pesanti in ingresso ed in uscita, delle esplosioni utilizzate per bucare la montagna e delle polveri sollevate in aria in un cantiere che, invece, avrebbe dovuto essere secondario.

Questa variante è stata resa necessaria dopo i quasi due anni di sequestro del tunnel principale da entrambi i lati: da quello di Malo, infatti, ha perso la vita Sebastiano La Ganga, operaio impegnato nella conduzione del cantiere, mentre dall'altro lato c'era stato un importante cedimento del terreno.

Specie dal lato Malo, i lavori sono stati duramente frenati dal sequestro disposto dalla procura di Vicenza e, anche se ora pare che il dissequestro possa essere dietro l'angolo tanto che sono stati richiesti appositi lavori di messa in sicurezza delle aree in disuso, sarebbe comunque tardi per consegnare l'opera entro i tempi stabiliti senza l'uso della galleria di Vallugana. L'argomento, anche per la bretella di connessione con la frazione di San Tomio, è stata oggetto di diverse assemblee dal clima teso. ● K.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'assemblea per parlare della galleria di Vallugana. K.Z.



SBLOCCARE I CANTIERI

Pizzimenti rassicura gli edili: aiuto ai Comuni per le opere

UDINE. «Entro breve arriveremo alla definizione completa delle procedure per mettere a disposizione degli enti locali una task force di professionisti per far ripartire le opere pubbliche». È la garanzia, ribadita ieri, dall'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, durante gli Stati generali delle costruzioni, tavolo di lavoro che riunisce tutti i rappresentanti di categoria, le imprese, gli ordini e gli albi professionali del settore edile. L'iniziativa, sollecitata da più parti, prende le mosse dal provvedimento inserito nell'ultima Finanziaria che prevede la costituzione di un Albo di professionisti, gestito dalla Regione, dal quale i Comuni possano reperire professionisti idonei a ricoprire il ruolo di Responsabile unico del procedimento (Rup), figura prevista dal nuovo Codice degli appalti e necessaria per avviare e portare a termine le opere pubbliche.

«Siamo nella fase di concretizzazione del sistema – ha spiegato Pizzimenti – e il confronto aperto oggi (ieri) serve a definire, in accordo con gli ordini professionali, il costo delle prestazioni e gli equilibri tra i vari ambiti dei professionisti». Successi-

vamente sarà una delibera della giunta regionale ad istituire l'Albo vero e proprio che verrà poi gestito dalla Direzione centrale infrastrutture e territorio con il compito di mettere in contatto professionisti e Comuni.

«In questo momento i Comuni sono in forte difficoltà non tanto per carenza di risorse finanziarie, che spesso sono disponibili, quanto per penuria di risorse umane: Rup, progettisti, direttori lavori, figure necessarie per seguire e portare a termine le procedure di appalto fino alla conclusione delle opere» ha aggiunto l'assessore. Dai costruttori viene ribadita la necessità di sbloccare i cantieri, volano per l'economia e l'occupazione. Una recente stima indica che in Friuli Venezia Giulia sono ferme opere per circa 900 milioni.

«La Regione non deve sostituirsi ai Comuni – ha concluso Pizzimenti – ma ha l'obbligo di supportarli, altrimenti si corre il rischio di tenere ferme risorse che spesso sono regionali, ma che gli enti locali hanno difficoltà a convertire in opere concrete». —

 BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti



PORTOGRUARO

Ex Perfosfati, sarà il Comune ad anticipare i finanziamenti

Morsanuto (Urbanistica)
«Non potevamo restare fermi con i lavori», gli ultimi rimborsi da Roma nel 2021
In giugno l'appalto, poi i lavori

PORTOGRUARO. Sorpresa ieri sera durante la Quinta commissione (Lavori pubblici) convocata dal presidente Leonardo Barbisan. In calendario c'era la modifica al bilancio triennale delle opere pubbliche ed è emerso che il Comune anticiperà i soldi per i lavori di copertura dell'ex Perfosfati, i cui lavori cominceranno il prossimo luglio senza aspettare le decisioni del governo. Il presidente Barbisan ha fatto la cronistoria del famoso finanziamento prima stabilito dal Consiglio dei ministri, poi cancellato e infine ripristinato da Palazzo Chigi attraverso un provvedimento ad hoc inserito nell'ultima Legge di Bilancio approvata dal Parlamento nel dicembre 2018. Nel frattempo però bisogna rifare le convenzioni a suo tempo stipulate con la Città metropolitana prima che con un colpo di scena il Bando Periferie venisse cancellato. Palazzo Chigi firmerà a metà febbraio la convenzione con la Città metropolitana per il nuovo Bando Periferie e a cascata a fine marzo l'ente intermedio stipulerà le convenzioni con i Comuni che hanno



L'area ex Perfosfati di Portogruaro: dall'estate i lavori

chiesto per il primo bando l'accesso, e tra questi rientra chiaramente Portogruaro.

Nel frattempo però la macchina organizzativa degli uffici è già partita. Lo ha riferito il capo ufficio tecnico comunale Damiano Scapin: «Ci verranno a breve rimborsati gli oneri spesi precedentemente per la progettualità, 233 mila euro, in giugno assegneremo l'appalto, da luglio i lavori. L'ex Perfosfati si presenterà ricoperta nel dicembre 2020. A dicembre 2019 avremmo speso una prima rata per i lavori di circa 1.200.000 euro che ci verranno rimborsati nel giugno 2020. Riteniamo che gli ultimi rimborsi li riceveremo nel

giugno 2021». Palazzo Chigi assegna i soldi alla Città metropolitana che poi li gira ai Comuni. Portogruaro (e verosimilmente anche gli altri municipi per i rispettivi progetti) anticipano i soldi per non restare indietro nei lavori. Il provvedimento di anticipo del denaro per la copertura dell'ex Perfosfati non passerà alla discussione in consiglio comunale. Centrosinistra più avanti e M5S hanno contestato questa decisione chiedendo di ampliare il dibattito. «Non si poteva restare fermi», ha replicato l'assessore all'Urbanistica Angelo Morsanuto. —

Rosario Padovano



PORTOGRUARO

Lavori terza corsia in A4 Il comitato San Nicolò chiede aiuto alla sindaca

PORTOGRUARO. I membri del Comitato di San Nicolò non aspettano più l'assessore Angelo Morsanuto, cui da mesi chiedono di essere ricevuti a colloquio per ridurre l'inquinamento; lo scavalcano e interloquiscono direttamente con la sindaca Maria Teresa Senatore. Ennio Vit e gli altri membri del comitato hanno infatti fatto recapitare ieri una lettera alla prima cittadina, dopo aver notato che le prime ruspe sono al lavoro per la terza corsia in A4 nella zona di viale Pordenone, all'altezza di via Campeio.

Il comitato aveva chiesto ad Autovie Venete di realizzare opere accessorie per mitigare l'impatto ambientale. Una richiesta pressante, in quanto il traffico autostradale, lungo la A4 è cresciuto del 3% nel 2018, il che significa che a San Nicolò transitano 36 mila camion e 96 mila automobili ogni giorno. L'obiettivo del comitato è ridurre l'inquinamento della località, che si suppone sia la causa principale di numerosi casi di tumore registrati negli ultimi 5 anni.

Il Comitato fa sapere che in tutto questo tempo le risposte dell'amministrazione alle loro istanze sono state "vacue, come a voler mettere un punto a una corrispondenza percepita come indesiderata, fastidiosa e inutile". Vit e gli aderenti sollecitano, infine, il consiglio comunale a pronunciarsi sull'impatto negativo del traffico sull'ambiente di San Nicolò. «I consiglieri», si legge alla fine della lettera, «non si sono ancora espressi; restano silenziosi sull'argomento». —

Rosario Padovano



Strade a pezzi tra buche e voragini e sale la protesta: «Basta rattoppi»

Situazione al limite in via Brigata Re con gli operai comunali costretti a intervenire con il bitume dopo ogni forte pioggia

Zibera promette
massima attenzione
e interventi più
organici e definitivi

Francesco Fain

«Fare e disfare è tutto un lavorare», dicevano i nostri vecchi. E mai tale adagio popolare fu così azzeccato per definire ciò che sta succedendo (o è successo) lungo tante strade cittadine. Tutto nasce e si sviluppa pressapoco così: piove, sull'asfalto si creano delle voragini, gli operai comunali, a Cesare quel che è di Cesare, entrano in azione, effettuano il rattoppo (che molte volte è il rattoppo del rattoppo). Poi, torna a piovere abbondantemente e tornano a comparire sul selciato le buche, costringendo i dipendenti del servizio "Cantiere stradale" ad effettuare in fretta e furia un nuovo intervento. Insomma, una storia che si ripete. All'infinito.

VIA BRIGATA RE.

Ma questa volta le buche hanno raggiunto dimensioni considerevoli. E lungo una strada sicuramente non periferica. Parliamo di via Brigata Re che coincide con l'entrata in città per coloro che arrivano da Udine, da Cormons e da paesi come Lucinico, Mossa, San Lorenzo Isontino. Un'arteria, insomma, piuttosto frequentata e che viene percorsa anche dalle corriere e dagli autobus dell'Apt e da camion e maxi-furgoni che dovrebbero utilizzare la 56 bis ma, molte volte, tirano dritto per la disperazione del comitato "Basta Tir in centro". E non è difficile immaginare che una fetta di responsabilità della frantumazione dell'asfalto sia

proprio dei mezzi pesanti.

Il problema si è verificato lo scorso fine settimana. E subito sono arrivate in redazione segnalazioni e telefonate dei cittadini, inviperiti per lo stato in cui versa il manto stradale. In rapida successione, quasi in corrispondenza con l'oratorio parrocchiale della Madonnina, sono comparse due "voragini", ieri mattina rattoppate. L'asfalto è andato in frantumi, anzi si è polverizzato e, quasi immediatamente, è stato installato un cartello stradale di pericolo generico. Fortuna vuole che la stagione particolarmente fredda non invogli ad utilizzare *scooter* o motociclette perché il rischio, tutt'altro che remoto, era di assistere a rovinose cadute. Ma la buca più pericolosa è quella che è apparsa proprio di fronte alla stazione di servizio Erg. Pericolosa perché abbastanza estesa ma soprattutto perché si è aperta al centro della carreggiata e più di qualcuno, nel fine settimana, ha effettuato repentini *slalom* o frenate per evitarla. Va detto che, anche in questo caso, gli operai comunali, di prima mattina, l'hanno rattoppata, evitando rischi e guai peggiori. Ma ormai, fra i cittadini, c'è la consapevolezza che non si può più andare avanti a colpi di rattoppi. «Serve un intervento radicale. Serve un'asfaltatura integrale perché quelle toppe ormai non sono più sufficienti. Durano un periodo, poi saltano via e il problema si ripropone. Tale e quale». Fra i residenti c'è anche chi sta pensando a una

raccolta di firme.

VIALEONI.

Non molto diversa la situazione in via Leoni. Dove è capitato anche nel recente passato di vedere ricomparire le buche laddove erano state "tamponate" con il solito rattoppo. Il mezzo più adatto per percorrere quella ma anche tante altre strade cittadine? «Estremizzando, un possente fuoristrada, non c'è dubbio», la risposta dei cittadini. E non è certamente una scelta determinata dall'esibizionismo, dal narcisismo e dalla volontà di essere alla moda a tutti i costi (si sa, i Suv sembrano fatti apposta per esaltare l'ego dell'automobilista) ma diventa una decisione obbligata: in molte strade, infatti, si balla. Ci sono talmente tante sconessioni lungo la pavimentazione in porfido che un'auto normale è in difficoltà.

IL SINDACO.

Dal sindaco Rodolfo Zibera arrivano rassicurazioni. Perché il Comune ha in cantiere parecchi interventi di riasfaltatura. «E sarà mia cura portare all'attenzione del settore Lavori pubblici e viabilità le problematiche di via Brigata Re». Nei prossimi giorni, verrà effettuato anche un sopralluogo per verificare le condizioni dell'asfalto e le possibili contromisure: non più soltanto rattoppi ma qualcosa di assai più organico e definitivo.

BY-NC-ND ALGUNI DIRITTI RISERVATI



GLI INVESTIMENTI



Un milione all'anno

Il Comune, negli ultimi anni, ha sempre destinato mediamente un milione di euro all'anno per procedere con le asfaltature delle strade cittadine. Una cura da cavallo che, evidentemente, non basta perché per troppi anni (prima dell'arrivo dell'amministrazione Romoli) si è sottovalutato lo stato in cui versavano le pavimentazioni stradali e molto lavoro resta da fare.



Il lavoro dei Cantieri

Nulla da eccepire nemmeno sulla tempestività di intervento dei Cantieri stradali che, quando si tratta di tamponare una buca, effettuano i lavori in grande velocità. Semmai, ed è questo il motivo delle proteste, i rattoppi rischiano di essere inefficaci. La richiesta, infatti, è di asfaltature organiche e definitive. Basta interventi-tampone.





1. Le voragini, poi rattoppate, comparse in via Brigata Re praticamente di fronte all'oratorio parrocchiale della Madonnina. 2. Un'altra buca particolarmente pericolosa nella stessa zona. 3. Lavori in corso lungo i marciapiedi. 4. Ma ci sono altri tratti di marciapiedi che costituiscono una trappola per i pedoni

Nuove zone pedonali in Borgo Teresiano: si parte già a primavera

Il Comune di Trieste muove le sue pedine in tema di viabilità e mobilità ciclopedonale in pieno centro. Anticipato l'iter di chiusura alle auto di un tratto di via Trento, tra le vie Machiavelli e Torrebianca (nella foto Lasorte, l'infilata di via

Trento presa da Ponte Curto). Molto soddisfatti negozianti e ristoratori della zona. Novità anche in via Santa Caterina, che perderà i posteggi per le moto. BRUSAFERRO E DORIGO / ALLE PAG. 20 E 21

MOBILITÀ E TRAFFICO

Nuove zone pedonali in Borgo Teresiano Si parte già a primavera

Anticipato l'iter di chiusura alle auto di via Trento tra le vie Machiavelli e Torrebianca. In arrivo i "panettoni" in attesa dell'aggiudicazione del bando per la pavimentazione

Normalmente quel punto riesce ad ospitare fino a 220 mezzi a due ruote

Verranno comunque riservati spazi di carico e scarico per agevolare i commercianti

Potranno circolare solo i veicoli di soccorso e quelli delle forze dell'ordine

Micol Brusafarro

Via libera alla nuova pedonalizzazione di via Trento, che a primavera vedrà la chiusura del tratto tra le vie Machiavelli e Torrebianca. Si tratta di una velocizzazione delle tempistiche impressa a beneficio delle attività della zona, che potranno così usufruire degli spazi aperti in vista della bella stagione, ma che viene concepita soprattutto per allungare quella direttrice pedonale, sempre più frequentata, che dalla stazione porta i pedoni al centro cittadino. Nessuna conseguenza per i garage presenti, per i quali sarà garantito l'accesso, mentre verranno eliminati quattro stalli a pagamento. Grande la soddisfazione manifestata dai titolari dei locali aperti negli ultimi anni in quel tratto di strada, investimenti realizzati alle volte proprio alla luce degli interventi annunciati da tempo, in una nuova area del centro che gli esercenti sperano ora possa rivitalizzarsi ulteriormente.

A spiegare l'iter previsto è l'assessore comunale all'Urbanistica Luisa Polli. «Procederemo con la pedonalizzazione intanto in quel punto – spiega – ma faremo anche un sopralluogo con il sindaco nei prossimi giorni per valutare il da farsi nel tratto succes-

sivo, quello verso via Valdirivo, dove verrà solo ampliato un marciapiede, anche per la presenza di un parcheggio molto capiente, ma soprattutto perché è fondamentale che resti un passaggio per i veicoli, per snellire la circolazione sulle Rive».

Nel tratto tra via Torrebianca e via Valdirivo il traffico resterà quindi aperto, con l'allargamento del marciapiede al pari di quello di fronte, dove passa anche la pista ciclabile. Il relativo cantiere, però, non è destinato ancora a partire. «Il prossimo passo sarà indirizzato in primis alla modifica del Piano del traffico – prosegue Polli – indispensabile prima di procedere con gli interventi veri e propri. Ma puntiamo a chiudere la circolazione in via Trento tra le vie Machiavelli e Torrebianca già a primavera, intanto con dissuasori di cemento, come i "panettoni", in attesa del bando e della successiva pavimentazione definitiva. Nei prossimi giorni parleremo anche con i titolari dei locali affacciati sulla via – aggiunge – per sentire la loro voce e anche per capire chi ha intenzione di richiedere l'uso del suolo pubblico, per sedie e tavolini. Probabilmente sarà una scelta che tutti o quasi sfrutteranno».

Nessuna preoccupazione

da parte dei titolari di attività della zona in merito ai posti auto che saranno eliminati. «Niente di irreparabile – sottolinea anche l'assessore – mentre per il park attivo anche in quel punto, non ci saranno problemi: i mezzi potranno transitare come succede per i garage ad esempio in via San Nicolò, facendo ovviamente attenzione ai pedoni presenti». Sull'ultima parte della strada, prima di via Valdirivo, è fissato un ampio stallo dedicato alla Pro Senectute, che verrà spostato poco distante, probabilmente sulla stessa via Trento.

«L'intervento previsto nei prossimi mesi s'inserisce in una lunga serie di pedonalizzazioni pianificate insieme agli uffici comunali – conclude Polli – alcune delle quali già realizzate, mentre altre si concretizzeranno durante il 2019, in alcune zone del centro e in altre zone dove si migliorerà, così, anche la fruizione da parte dei turisti». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'assessore

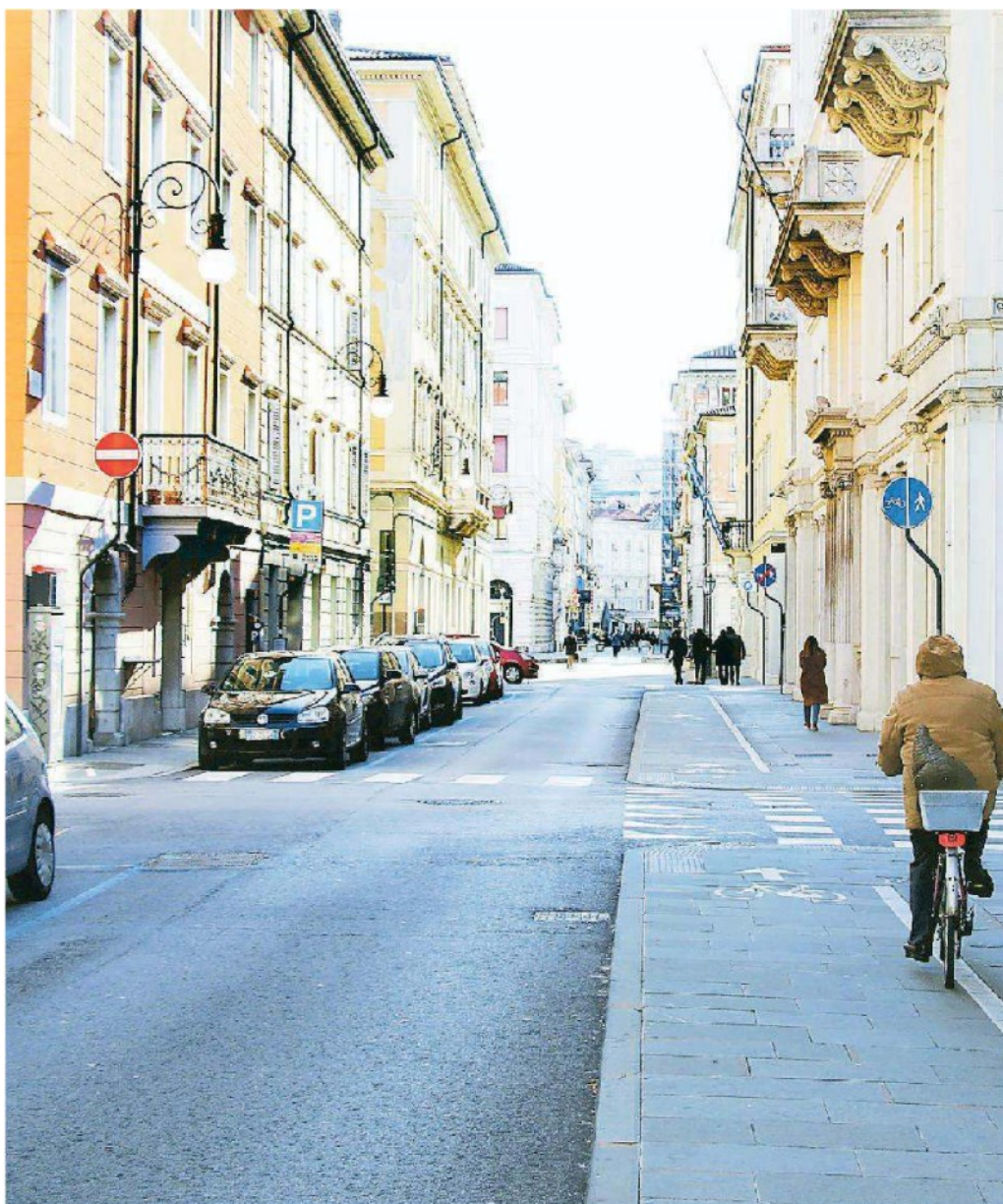
A breve, spiega la responsabile Lavori pubblici Luisa Polli, si procederà alla modifica del Piano del traffico, propedeutica alle pedonalizzazioni.

L'architetto

Secondo l'architetto Lorenzo Gasperini, che sta curando il design di alcuni nuovi locali in zona, via Trento diventerà un nuovo e vitalissimo punto di aggregazione.

L'esercente

La zona di via Trento, fa notare Riccardo Pontelvi titolare di Giovinotto, inizia a attrarre anche un numero sempre maggiore di turisti.



L'area di via Trento coinvolta nelle pedonalizzazioni. In alto il park per scooter in via Santa Caterina. La sorte



COSTRUZIONI

Salvataggio Astaldi, altra fumata nera Salini e IHI rinviano offerte

Filippetti e Galvagni — a pag. 11

Salvataggio Astaldi, altra fumata nera Salini Impregilo e IHI rinviano le offerte

COSTRUZIONI

Entro il 14 febbraio
va consegnato il piano
al Tribunale di Roma

Pietro Salini: «Lavoriamo
per presentare una offerta
che dia continuità al gruppo»

Simone Filippetti
Laura Galvagni

Il salvataggio di Astaldi arriva in zona Cesarini. La prossima settimana il big italiano delle grandi opere finito in concordato, sotto il peso di 2 miliardi di euro di debiti, dovrà presentare un piano di risanamento ed ha evidentemente bisogno di un sì. Ma intanto i tempi sembrano allungarsi. Erano in molti a credere che ieri sarebbe stata la giornata chiave per la svolta con l'arrivo sul tavolo degli advisor delle offerte di Salini Impregilo (potenzialmente in tandem con Cdp, il braccio finanziario del Governo) e della multinazionale giapponese IHI. Ma i due pretendenti si sono presi del tempo in più.

Tanto che, si apprende, il tanto atteso consiglio di amministrazione che avrebbe dovuto esaminare le proposte, e previsto per inizio febbraio, si terrà probabilmente nei primi giorni della prossima settimana. In proposito, va ricordato che il termine ultimo a disposizione della compagnia per presentare un piano di ristrutturazione credibile al Tribunale di Roma è il 14 febbraio. Tra dieci giorni, altrimenti il gruppo della famiglia Astaldi rischia di finire in amministrazione

straordinaria e, come nel caso di Condotte, l'intero dossier nelle mani di un commissario. Ipotesi, quest'ultima, che potrebbe non essere del tutto sgradita ai pretendenti.

Ieri da Torino, dove al Museo Egizio il gruppo ha celebrato i 50 anni del salvataggio dei templi di Abu Simbel, Pietro Salini, patron di Salini Impregilo, si è soffermato anche sul salvataggio di Astaldi ribadendo che l'azienda «sta lavorando per presentare un'offerta compatibile con la salvaguardia della solidità patrimoniale» del general contractor ma che «guarda anche al futuro», con l'obiettivo di «trovare una soluzione in grado di salvaguardare il lavoro e dare continuità a un'impresa straordinaria come Astaldi». Al momento, però, nulla è stato inviato agli advisor della società di costruzioni. E, come detto, i tempi stringono. Stante anche la difficoltà a mettere nero su bianco un piano che mantenga in vita la compagnia e non mini ulteriormente le fondamenta del settore costruzioni. In quest'ottica è cruciale il possibile contributo della Cassa Depositi e Prestiti. La Cdp, nel caso, potrebbe però intervenire solo attraverso un veicolo ad hoc e impegnandosi solo per una quota di minoranza. Ma dai vertici di Salini Impregilo si apprende che il gruppo sta lavorando a una proposta che affianchi un grosso socio finanziario, non necessariamente e solo la Cdp.

Quanto ai giapponesi, hanno terminato la due diligence ma al momento non hanno fatto pervenire alcuna proposta vincolante. Stanno ancora lavorando al dossier sebbene, a grandi linee, la loro offerta dovrebbe ricalcare l'accordo

firmato con Astaldi l'anno scorso, prima che la crisi della compagnia si acuisse. All'epoca IHI prevedeva l'ingresso nel capitale dell'azienda italiana attraverso un aumento di capitale, tanto che la governance della compagnia sarebbe stata aperta al contributo del socio asiatico. Ma la crisi della Turchia ha bloccato la vendita del Ponte sul Bosforo, passaggio cruciale che ha mandato a monte la necessaria ricapitalizzazione, cosa che ha costretto poi il gruppo a rivolgersi al Tribunale.

La proposta dei giapponesi, peraltro, sarebbe l'opzione più gradita dagli obbligazionisti di Astaldi che, spiegano dal comitato, vedrebbero i propri interessi maggiormente tutelati all'interno di un'offerta concentrata esclusivamente sul salvataggio di Astaldi. Questo perché, a parere del comitato, una soluzione di sistema «presenta una maggiore complessità realizzativa e ha una logica industriale meno vincente». Peraltro, proprio domani, a valle della richiesta del comitato bondholders di Astaldi, si terrà l'udienza camerale del Tribunale di Roma per la nomina del rappresentante unico degli obbligazionisti. Il comitato raccoglie 60 milioni di obbligazioni del general contractor ma il rappresentante dovrà coordinare il fronte di tutti i possessori degli 890 milioni di obbligazioni Astaldi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Astaldi

Il titolo a Milano da inizio anno



Astaldi. Il terzo ponte sul Bosforo a Istanbul

Concordato Cmc, proroga di 60 giorni per ultimare il piano

RIASSETTI

**Gli obbligazionisti
si affidano all'advisor
Leonardo & Co**

**Carlo Festa
Laura Galvagni**

MILANO

Si va verso una proroga di 60 giorni per la presentazione del piano di concordato preventivo per la Cmc, ammessa il 7 dicembre scorso dal Tribunale di Ravenna alla procedura concorsuale.

La richiesta è stata depositata ieri dalla società, affiancata dagli advisor di Mediobanca e dallo studio Trombone, e a questo punto per Cmc si allungano i tempi per la definizione di un progetto di ristrutturazione che, stante la forma peculiare sotto cui opera, ossia quella di una cop, non può passare direttamente da una semplice iniezione di liquidità.

Stante anche il fatto che diversi mesi fa è stata sostanzialmente accantonata ogni ipotesi di trasformazione in società per azione, idea ventilata ancora nel 2017 dopo una specifica analisi condotta all'epoca dai vertici della compagnia. Più plausibile, quindi, che si possa ragionare attorno a una soluzione che in qualche misura chiami in causa il sacrificio dei creditori.

In prospettiva, appare così verosimile che si possa considerare la trasformazione di una parte dei crediti in strumenti finanziari partecipativi, evidentemente relativi a un veicolo che verrebbe creato appositamente per gestire la situazione.

Si tratta di un contesto che risulta certamente appesantito da un'importante mole di debiti, le ultime stime parlavano di un'esposizione finanziaria vicina ai 900 milioni di euro.

Di questi circa 300 milioni di euro fanno riferimento a esposizione bancaria, mentre 575 milioni sono relativi a due bond in circolazione, uno da 250 milioni con scadenza nel 2022 e l'altro da 325 milioni con scadenza nel 2023.

Più nel dettaglio, il bond da 325 milioni di euro aveva una prima scadenza il 15 novembre scorso, slittata al 15 dicembre successivo per il periodo di garanzia. Ovviamente quella cedola, da 10 milioni di euro, non è mai stata pagata aprendo così la strada alla procedura concorsuale.

In proposito, proprio in queste ore i bondholders si stanno organizzando in un comitato. Alcuni di questi verrebbero affiancati all'advisor Leonardo & Co. Fra i maggiori obbligazionisti esposti sul bond Cmc ci sono Algebris, Mediolanum ed Eurizon. Al lavoro sul dossier ci sarebbe anche il consulente inglese PJT Partners. L'obiettivo è quello di aprire un tavolo di trattative già nelle prossime settimane.

Il quadro, d'altra parte, è certamente complesso, stante anche la generale situazione in cui versa il settore delle costruzioni che vede numerose società operare in stato di crisi. Nello specifico, Cmc ha scontato uno squilibrio finanziario generato anche dal mancato incasso di ingenti somme. Questo ha fatto balzare il debito fino al punto di farlo diventare non più sostenibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A22, tutti contro Toninelli

La società: nessuna mangiatoia. Anche Fugatti attacca il ministro

■ A PAG. 17

Autobrennero, tutti contro Toninelli

La società si difende sulle cifre. Olivieri: «Nessuna mangiatoia». Sarà restituito il pedaggio a chi è rimasto bloccato per ore

Il presidente Gigi Olivieri: Abbiamo accantonato 700 milioni per la ferrovia

► TRENTO

All'indomani della bufera sollevata dal ministro dei trasporti Danilo Toninelli, Autobrennero passa al contrattacco. Con i documenti consegnati agli ispettori arrivati da Bologna. E con la difesa a spada tratta del proprio presidente Gigi Olivieri. Riscoprendo pure una politica trentina bipartisan nel difendere i decenni di operato di A22. In via Berlino si valuta anche la possibilità di rimborsare il pedaggio a chi è rimasto in auto bloccato per lunghe ore tra i Tir in coda e la neve. Non sarà facilissimo perché una parte del pedaggio va allo Stato.

Ma a tenere banco è il termine "mangiatoia" utilizzato da Toninelli nel parlare dell'operato di autostrada: «Quando si parla di mangiatoia si dovrebbe sapere che questa è una società pubblica, gestita dal pubblico, controllata dal pubblico. E che il pubblico intende possibilmente continuare nella gestione, perché vuole avere una voce in capitolo per quanto riguarda il transito sui propri territori e non essere un mero osservatore di quello che avviene su un corridoio autostradale» spiegava ieri Olivieri.

E ancora: «Dal 1997 ad oggi la società Autostrada del Bren-

nero ha accantonato più di 700 milioni di euro nel fondo per lo sviluppo ferroviario, tutti utili che non sono stati distribuiti come dividendi ai soci. Il gruppo ha chiuso il 2017 con un utile di 80 milioni di euro: 30 milioni sono stati accantonati e altri 30 milioni (il 40%) sono stati distribuiti agli azionisti. Il capitale è in mano per l'84% a soci pubblici (tra cui la Regione Trentino Alto Adige e le Province di Trento e Bolzano), il resto a privati».

Dunque in via Berlino ci si sente tranquilli e infatti da parte dell'Ufficio ispettivo territoriale di Bologna, è giunta la richiesta di fornire la documentazione relativa agli accadimenti delle giornate del 1, del 2 e del 3 febbraio. La risposta? «La società consegnerà agli ispettori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tutta la documentazione richiesta nel più breve tempo possibile».

Ecco Paolo Ghezzi, Futura 2018: «Che il ministro dei trasporti approfitti di una giornata di tilt causa neve (e camionisti senza catene) per fare la parte del poliziotto cattivo con l'Autobrennero, è il minimo che ci si può aspettare da un governo che metà del tempo governa, metà fa propaganda. Ovvio che l'Autobrennero non è una spa perfetta, che come tutte le società parapubbliche è anche un centro nevralgico di potere e di assunzioni. Il punto è che da anni il "tesoretto" custodito in A22 fa gola a

Roma, che le ha provate un po' tutte per acquisirne il controllo, e ancora ci sta provando evidentemente. Forse proprio a quello mira la «rivoluzione» ricordata ieri dal ministro Toninelli. Perché ogni «rivoluzione» che si rispetti ha il suo palazzo da saccheggiare». Questa è proprio l'idea "politica" del ministro stellare in barricata. La partita per il rinnovo della concessione - osserva Ghezzi - sarà durissima: il secondo vero banco di prova, dopo il disastro ambientale di fine ottobre, per il presidente della Provincia di Trento Maurizio Fugatti: per misurare la sua vera autonomia dalla Roma legastellare e dal Lombardo-Veneto che ci vogliono normalizzare, comandare. Insomma, asfaltare».

Sul tema si fa sentire anche il gruppo del Patt: «Siamo sorpresi dalle affermazioni del Ministro Toninelli, ma allo stesso tempo siamo felici che condivida con noi l'idea che l'A22 debba essere completamente pubblica. Quindi andiamo avanti su questa direzione. Quello che però è assolutamente intollerabile è il comportamento del Ministro. Impari ad entrare nel merito dei problemi e la smetta con questo stile improvvisato ed irriverente. Sono decenni che noi autonomisti ci battiamo per il nostro territorio e non accettiamo le offese gratuite ed ingiustificate di chi dovrebbe almeno avere il buonsenso di mantenere un comportamento "istituzionale"». (g.f.)



FUGATTI ATTACCA**«Ma non si può dire
chiudiamo i giornali»**

TRENTO - Il ministro dei trasporti Danilo Toninelli se la prende con la stampa che avrebbe bollato come una gaffe il suo voler rendere tutta pubblica l'Autobrennero. E arriva a dire che i giornali che scrivono notizie inesatte andrebbero chiusi. Per competenza territoriale interviene in difesa della libertà di stampa il sindacato regionale del Trentino Alto Adige. Sul tema spende parole chiare anche il governatore Maurizio Fugatti: «Tutti hanno diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni altro mezzo. La stampa non può essere soggetta ad autorizzazioni o censure. Se la stampa sbaglia, le si può chiedere di risponderne nelle sedi previste dalla legge, ma non si può chiudere. In Trentino abbiamo bisogno di tante idee e pluralismo, al di là che ciò che scrivono sia da noi condiviso o meno».





Il ministro dei trasporti Danilo Toninelli, Cinquestelle



Il presidente di A22 Gigi Olivieri

Viabilità

Completamento della tangenziale Veneto Strade: «Lo finanzia l'Anas»

Quarto lotto, la Regione attende il passaggio delle consegne. Terraglio Est, De Berti insiste: «Sottopasso troppo caro»

Federico Cipolla

Quarto lotto della tangenziale, Terraglio Est e Strada Ovest. Sono i tre assi su cui si gioca il futuro della città, in quanto a traffico e vivibilità. Ma ora l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti - ieri a Treviso con Vernizzi per i lavori in tangenziale - guarda all'Anas, per la realizzazione del quarto lotto, dalla Castellana alla Feltrina: «Stiamo attendendo la firma del presidente del consiglio sul decreto di riclassificazione di alcune strade. La tangenziale di Treviso passerà in gestione da Veneto Strade all' Anas, e in quel momento tra le richieste che la Regione avanza per i nuovi investimenti ci sarà anche il quarto lotto di Treviso», annuncia l'assessore. Di soldi ne servono molti, 54 milioni; e non è detto che questo passaggio di competenze porti ad un'accelerata. Anas infatti è subissata di richieste da parte dei Comuni, si pensi in provincia

di Treviso al ponte di Vidor e al sottopasso della Pontebbana a Carità. Dipenderà dal peso politico della giunta Zaia.

TERRAGLIO EST

Il Terraglio Est è invece una partita che si gioca sul locale, tra Regione e Comuni. Il sottopasso-tunnel, seppure l'assessore De Berti non lo cita, non sembra essere la soluzione più gradita in Regione: «Per il Terraglio Est partiamo da un preliminare un po' l'aggiornamento dei prezzi si andrà ben oltre. Abbiamo aperto un tavolo tecnico con i sindaci, non voglio andare al ribasso, ma spendere più di 40 milioni per tre chilometri di strada non so quanto sia opportuno», dice. È dunque chiaro che sarà difficile convincerla della fattibilità del sottopasso previsto all'incrocio dell'arteria (oggi ferma a Dosson) con via Sant'Antonio. Più facile l'ipotesi della rotonda: «Dobbiamo fare varie valutazioni, prendendo in considerazione non solo il

Terraglio Est, ma i problemi della viabilità di tutta la zona sud. Vediamo se c'è una soluzione meno costosa dell'attuale, che con altri piccoli interventi altrove ci consenta di risolvere i problemi dell'area», dice De Berti. L'assessore manda un messaggio chiaro anche ai sindaci, che in questi anni non sono riusciti a trovare un accordo che durasse più di un cambio di amministrazione: «Ho posto come condizione una condivisione convinta del progetto da parte di tutti gli enti locali. Oggi il Terraglio Est non è finanziato, ma quando si arriverà alla definizione di un tracciato condiviso, verrà sostenuto. Ma a quel punto non accetterò altre discussioni».

STRADA OVEST

Per Strada Ovest, invece, si dovrà attendere la Pedemontana: «Faremo delle analisi su cosa può servire a viale della Repubblica, ma si interverrà a Superstrada Pedemontana aperta». —



IL PUNTO

Sopralluogo per le manutenzioni

Sopra al centro l'assessore regionale Elisa De Berti insieme a Silvano Vernizzi di Veneto Strade, ieri mattina sulla Tangenziale per il via ai lavori di manutenzione del cavalcavia di Sant'Angelo. Si attende ora il passaggio di competenze dalla Regione all'Anas per trovare le risorse per costruire il quarto lotto.



I CANTIERI

Cavalcavia di Sant'Angelo partita la messa in sicurezza

Visita ieri a Treviso di Vernizzi di Veneto Strade. È a buon punto la sistemazione del ponte su via Ruzzante. «Intervenuti prima di eventuali pericoli»

Avviata la messa in sicurezza del ponte della tangenziale sopra strada Sant'Angelo. A tenere ieri mattina a battesimo il cantiere l'assessore regionale Elisa De Berti e il presidente di Veneto Strade, Silvano Vernizzi. Per un altro mese dunque gli automobilisti vivranno qualche disagio in tangenziale. Da ieri gli operai sono al lavoro per rifare il viadotto, dove l'usura del tempo ha fatto emergere i tondini in ferro. Tra una decina di giorni si procederà con la sostituzione dei giunti del ponte sul fondo stradale. Già a buon punto invece i lavori sul cavalcavia Ruzzante. Qui l'infrastruttura è già stata sistemata e si sta procedendo con la sostituzione dei giunti. In tangenziale nel periodo di cantiere la carreggiata sarà ridotta a un corsia (come ora sul tratto in cui i lavori sono in corso), solo sul lato in cui sarà aperto il cantiere. L'intervento costerà 625 mila euro. «Dopo il crollo del ponte di Lecco, abbiamo fatto con Veneto Strade un censimento dei ponti, e stanziato 15 milioni per la sistemazione delle urgenze», dice De Berti, «Questi due cavalcavia non sono pericolosi, ma lo sarebbero diventati se non fossimo intervenuti. Concluse le urgenze, vorrei creare un fondo stabile per Veneto Strade per far fronte alle manutenzioni straordinarie». De Berti inoltre chiede all'Anas di fare chiarezza sulle competenze: «Non in tutte le strade sono chiare. In molte zone della Regione ci sono dubbi su chi debba intervenire per l'asfaltatura e chi sull'infrastruttura. È urgente chiarirlo. È in corso il processo per fare entrare Anas in Veneto Strade, così da potere avere una gestione coerente». —

F.C.



IL VIADOTTO SUL PIAVE

«Ponte di Vidor, troppi ritardi» Anche la Regione contro l'Anas

L'assessore Elisa De Berti: «Le dimissioni di Armani hanno bloccato l'azienda
Il nostro obiettivo è fa partire i lavori subito: serve un confronto con il nuovo Cda»

VIDOR. «L'Anas installi i sensori sul ponte di Vidor»: l'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti assicura l'impegno di Palazzo Balbi affinché almeno la parte fondamentale delle analisi sulla staticità del ponte sul Piave si sblocchi al più presto. Da ottobre a Vidor attendono che l'Anas intervenga, e anche il sindaco Albino Cordiali - ora anche consigliere provinciale con delega alla viabilità - non ha mancato di lamentarsi dei ritardi dell'azienda stradale. «Il presidente Zaia aveva chiesto la collaborazione di Anas per il monitoraggio, e una volta fatti i sopralluoghi avrebbero dovuto installare i sensori, ma non sono mai arrivati», conferma De Berti.

BLOCCO DECISIONALE

«Il motivo è che con le dimissioni di Gianni Vittorio Armani (ex amministratore delegato di Anas), c'è stato un blocco decisionale. Con il nuovo cda ora riprenderemo quanto lasciato indietro». I problemi di staticità del ponte di Vidor, costruito nel 1910, riguarderebbero

non tanto i piloni, su cui l'Anas ha già eseguito analisi che hanno dato esiti confortanti, quanto le arcate. Ed è per capire quanto possano tenere ancora che devono essere installati i sensori. Dai dati che raccoglieranno si capirà come intervenire: se con una semplice manutenzione o con un rifacimento totale del viadotto. Un intervento fondamentale perché sul ponte che mette in comunicazione Valdobbiadene e il Quartier del Piave, passano ogni giorno circa 25 mila mezzi, la gran parte pesanti.

IL NODO DEI FONDI

Un progetto per rifarlo c'è già, quello che manca sono i fondi: la realizzazione di un nuovo viadotto costerebbe infatti ben 40 milioni. La nuova infrastruttura, secondo il progetto preliminare redatto da Veneto Strade anni fa, sarebbe prevista a sud est rispetto l'attuale ponte di Vidor, in modo da mettere in relazione le due sponde del fiume dalla località Fornace lungo la provinciale 2 a Crocetta del Mon-

tello, fino a Bosco di Vidor lungo la provinciale 34, per uno sviluppo complessivo di circa 5 chilometri, 500 metri dei quali su un viadotto che corre sull'alveo del fiume Piave.

L'IPOTESI RESTAURO

La ristrutturazione sarebbe invece la scelta più economica, richiederebbe comunque almeno 10 milioni. Soldi che dovrebbero arrivare dalla Provincia di Treviso, che però proprio non ne ha. Quest'anno il presidente Stefano Marcon ha potuto tirare un sospiro di sollievo perché riuscirà ad avere 9 milioni per la manutenzione stradale, dopo anni di vacche magrissime in cui a bilancio c'erano appena tre milioni. Ma è facile capire come non tutti potranno certo andare a finire sul ponte di Vidor (anzi, uno stanziamento di questo tipo pare escluso).

Servirebbe dunque l'aiuto dell'Anas, almeno per la manutenzione che consenta la messa in sicurezza del viadotto. —

Federico Cipolla

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



Il sopralluogo dei tecnici dell'Anas al ponte di Vidor lo scorso mese di ottobre

