

Rassegna del 07/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

07/02/2020	Gazzettino Treviso	9	Sette milioni per le scuole Ance: «Aiuto ai Comuni»	M. Zan.	1
07/02/2020	Mattino Padova	25	Fondi per i Comuni «Utili per la ripresa»	...	2
07/02/2020	Tribuna-Treviso	17	Sei milioni per i Comuni Ance chiede lavori subito	...	3
07/02/2020	Voce di Rovigo	5	3 milioni ai Comuni polesani per impianti e sicurezza	...	4

SCENARIO

07/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	«Buco» del Lido di Venezia la Corte presenta il conto: 12 milioni di euro di danni - «Buco» del Lido, arriva il conto «Danno erariale da 12 milioni»	Zorzi Alberto	5
07/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12	Mose, guerra politica sui commissari del Cvn E le imprese: illegittimi	a.zo	7
07/02/2020	Corriere delle Alpi	23	Viabilità per i Mondiali 2021 partiti i lavori nei primi cantieri	De Col Enrico	9
07/02/2020	Gazzettino	16	La Pedemontana "vale" più del Passante	...	10
07/02/2020	Gazzettino Belluno	11	Viadotto a pezzi, Autostrade interviene e a Cadola la "Cantuna" chiude di notte - Viadotto a pezzi: chiude la Cantuna	Santin Giovanni	12
07/02/2020	Gazzettino Treviso	20	«Nuovo ponte e prolungare l'A27»	Zanardo Mattia	15
07/02/2020	Gazzettino Venezia	5	Alla Cimolai la manutenzione delle paratoie del Mose	r.vitt.	17
07/02/2020	Gazzettino Venezia	9	Palacinema al Lido: buco da 12,6 milioni - Palacinema, danno da 12,6 milioni	Amadori Gianluca	18
07/02/2020	Giornale di Vicenza	11	«La Pedemontana muoverà 1,5 punti di Pil veneto in più»	...	20
07/02/2020	Giornale di Vicenza	14	Consegnate 100 case popolari Ma 300 sono inagibili e sfitte	Negrin Nicola	21
07/02/2020	Giornale di Vicenza	32	Polo scolastico, una gara da 4 milioni	Dall'Igna Alessandra	23
07/02/2020	Italia Oggi	35	Codice antimafia alla Corte Ue	Mascolini Andrea	25
07/02/2020	Nuova Venezia	24	Fabris replica a Mantovani «Gestione ai commissari» - «La gestione del Consorzio spetta ai commissari»	Vitucci Alberto	26
07/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Bonomo: con Pedemontana la locomotiva veneta riparte	Brillo Nicola	28
07/02/2020	Riformista Napoli	4	Il dibattito "Consumo di suolo a breve lo stop" - "De Lucia si sbaglia la legge regionale tutelerà il paesaggio"	Discepolo Bruno	30
07/02/2020	Tribuna-Treviso	31	Stati Generali a Vidor «Nuovo ponte subito per i paesi e l'Unesco» - «La Pedemontana soffocherà i centri	De Polo Andrea	32
07/02/2020	Tribuna-Treviso	31	Al convegno i vertici di enti e associazioni	fdm	34

Sette milioni per le scuole Ance: «Aiuto ai Comuni»

I FONDI

TREVISO Quasi sette milioni di euro complessivi per l'adeguamento e la messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici e patrimonio culturale e per abbattimento delle barriere architettoniche. Sono le risorse statali destinate, per il 2020, ai 94 Comuni trevigiani in base al cosiddetto "Piano Spagnolo". Il programma di investimenti che assegna alle amministrazioni comunali italiane 500 milioni di euro all'anno per la realizzazione di opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile è stato confermato per il prossimo quinquennio dalla recente Legge di Bilancio. Nelle casse dei municipi dunque, arriveranno contributi proporzionali al numero degli abitanti: per quanto riguarda la Marca, dai 170mila attribuiti al capoluogo Treviso ai 50mila euro per i centri fino a 5mila residenti, per un totale di 6,9 milioni. **Fiorenzo Corazza**, presidente della sezione autonoma di Treviso dell'Ance - Associazione

nazionale costruttori edili di Assindustria Venetocentro, invita i Comuni a mettere subito in atto il piano che prevede tempi stringenti: «I nostri uffici sono a disposizione - ribadisce in parallelo con il collega padovano **Mauro Cazzaro** - per fornire tutto il supporto necessario al fine di aprire velocemente i cantieri e non sprecare un'occasione preziosa per il territorio e per il settore». I lavori, infatti, devono partire entro il 15 settembre 2020, pena la perdita del contributo. Per i due presidenti dell'associazione di categoria «nonostante le risorse previste siano ancora insufficienti rispetto alle esigenze di adeguamento e messa in sicurezza degli edifici pubblici, il piano potrà contribuire a proseguire e consolidare la ripresa sia pure moderata degli investimenti da parte degli enti territoriali e confidiamo che il meccanismo attivato possa essere ulteriormente incrementato. Su questo ci impegneremo a livello nazionale con Ance».

M.Zan.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANCE PADOVA

Fondi per i Comuni «Utili per la ripresa»

PADOVA. In occasione del “Piano Spagnolo” varato con la legge di Bilancio 2020 e che farà ricadere sui 102 Comuni del padovano e dei 94 della Marca quasi 14 milioni di euro (rispettivamente 7,02 per Padova e 6,9 per Treviso) i costruttori si mettono a disposizione dei Comuni.

«I nostri uffici sono pronti a fornire tutto il supporto necessario al fine di aprire velocemente i cantieri e non sprecare un’occasione preziosa

per il territorio e per il settore» dichiarano Mauro Cazzaro, Presidente di Ance Padova, e Fiorenzo Corazza, presidente di Sezione autonoma Ance Treviso di Assindustria Venetocentro. «Nonostante le risorse previste siano ancora insufficienti rispetto alle esigenze di adeguamento e messa in sicurezza degli edifici pubblici, il piano potrà contribuire a consolidare la ripresa sia pure moderata degli investimenti». —



assindustria

Sei milioni per i Comuni Ance chiede lavori subito

TREVISO. In legge di bilancio ci sono 6,9 milioni di euro per 94 Comuni della provincia di Treviso per ristrutturazioni e messe in sicurezza di scuole ed edifici pubblici. Mauro Cazzaro, presidente Ance Padova, e Fiorenzo Corazza, presidente Ance Treviso, di Assindustria Venetocentro, invitano i Comuni a mettere subito in atto il piano che prevede tempi stringenti: «I nostri uffici sono a disposizione dei Comuni per fornire tutto il supporto necessario al fine di aprire velocemente i cantieri e non sprecare un'occasione preziosa per il territorio e per il settore». Il termine per beneficiare del contributo è fissato al 15 settembre 2020. Per i due presidenti, «nonostante le risorse previste siano ancora insufficienti rispetto alle esigenze di adeguamento e messa in sicurezza degli edifici pubblici, il piano potrà contribuire a consolidare la ripresa sia pure moderata degli investimenti da parte degli enti territoriali e confidiamo che il meccanismo attivato possa essere incrementato». —



DAL GOVERNO contributi 3 milioni ai Comuni polesani per impianti e sicurezza

Contributi statali in arrivo per la riqualificazione energetica degli edifici dei Comuni. Per il Polesine i fondi stanziati dal governo ammontano a 2,9 milioni di euro. Che comprendono anche 170mila euro per Rovigo che avrà così la possibilità di utilizzarli per adeguare caldaie e impianti energetici.

Ance Veneto sottolinea che “la Legge di bilancio 2020 ha stabilizzato per cinque anni il cosiddetto ‘Piano spagnolo’, ovvero il programma di investimenti che assegna ai Comuni 500 milioni di euro all’anno per la realizzazione di opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile, tra le quali adeguamento e messa in sicurezza di scuole, edifici pubblici, patrimonio culturale e abbattimento delle barriere architettoniche. Il piano era fortemente voluto dall’Ance, l’Associazione nazionale costruttori edili”.

Il termine per beneficiare del contributo è fissato al 15 settembre 2020, data entro la quale i lavori dovranno necessariamente partire. Le risorse sono state destinate in modo proporzionale alla dimensione dei Comuni, dai 50mila euro fino a 5.000 abitanti ai 250mila per quelli che superano i 250.000 abitanti.

In Polesine Rovigo beneficerà di un contributo di 170mila euro. Adria di 90mila euro. 90mila euro sono destinati anche ai Comuni di Badia Polesine, Lendinara, Occhiobello e Porto Viro. 70mila euro, poi, per i Comuni di Porto Tolle, Rosolina, Taglio di Po e Villadose. Infine 50mila euro per ciascuno degli altri Comuni della Provincia di Rovigo.

Nel complesso per i 533 Comuni del Veneto sono stati messi a disposizione 38,43 milioni di euro da destinare a interventi, non già integralmente finanziati e aggiuntivi rispetto alla programmazione triennale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PALAZZO DEL CINEMA MAI COSTRUITO

«Buco» del Lido di Venezia la Corte presenta il conto: 12 milioni di euro di danni

Per il «buco» del Lido di Venezia, il palazzo del cinema mai nato la magistratura presenta il conto: 12 milioni di danni a pagina 10

«Buco» del Lido, arriva il conto «Danno erariale da 12 milioni»

La procura della Corte: progetto lacunoso sull'eternit. Nel mirino funzionari e tecnici

● Il processo del nuovo Palacinema nasce nel 2005. La prima pietra fu posata nel 2008

● Nel 2011 i lavori furono fermati per l'eternit. Il buco è stato coperto nel 2016

La perizia Il progetto non ha previsto adeguati scavi e

indagini finalizzate sul terreno. Campionamenti sbagliati

VENEZIA Tutto era nato a dicembre del 2009. «Durante la fase preliminare di scavo (...) sono stati rinvenuti diversi frammenti di eternit di dimensioni ragguardevoli», aveva scritto l'impresa Sacaim, che guidava l'Ati vincitrice dell'appalto, al commissario. Nel febbraio successivo il disastro era già chiaro: «Il materiale inquinante si sta ritrovando in tutta l'area di cantiere e fino alla profondità di tre/quattro metri». Ma sarebbero serviti un altro paio d'anni per gettare la spugna, con la clamorosa risoluzione del contratto e lo stop ai cantieri. Ora, però, per il «buco» – di nome e di fatto – di quello che avrebbe dovuto essere il Nuovo Palazzo del Cinema, orgoglio del Lido di Venezia e della Biennale per la grande festa dei 150 anni dell'Unità d'Italia, la magistratura presenta un salatissimo conto da pagare: più di 12 milioni di euro, da addebitare ai membri della gestione commissariale, al responsabile unico del procedimento e alla commissione tecnica, cioè a tutti quei soggetti che avrebbero dovuto vigilare e accorgersi che il progetto esecutivo aveva del tutto sottovalutato la possibilità di trovare l'eternit sotto terra.

Nelle scorse settimane il viceprocuratore regionale Giancarlo Di Maio, che insieme alla Guardia di Finanza ha portato avanti per quasi un decennio un'indagine complessa su migliaia e migliaia di pagine di documenti, ha

notificato l'invito a dedurre a 12 persone (ce n'era una tredicesima, nel frattempo deceduta), a cui contesta un danno erariale – diviso in parti uguali – di circa un milione a testa: nel caso di condanna, scrive il magistrato contabile, l'83 per cento della somma dovrebbe essere versato allo Stato, il 13 per cento alla Regione Veneto e il 4 per cento al Comune di Venezia, in base alla quota parte di spesa per i lavori. Ora gli «indagati» avranno la possibilità di controdedurre, poi la procura deciderà chi mandare a giudizio.

Secondo l'idea degli studi 5+1 e Rudy Ricciotti il nuovo Palacinema, costruito davanti a quello attuale, avrebbe avuto una parte scoperta (da alcuni definita «sasso» per l'aspetto) e un'enorme area sotterranea, con una grande vetrata a forma di ala di libellula. Già in fase di progettazione però i costi erano lievitati, dai 94,5 milioni iniziali a 137. Ma il problema fu appunto l'eternit, di cui l'area del Lido si rivelò traboccante. Grazie anche a una perizia dell'ingegner Erio Calvelli, però, la procura contabile si è convinta che il «peccato originale» fosse appunto nel progetto esecutivo, che non aveva previsto adeguati scavi archeologici e indagini finalizzate alla caratterizzazione del terreno da scavare. I campionamenti eseguiti, infatti, erano stati mirati alla ricerca di metalli e composti chimici organici, ma non minerali come

l'amianto, come invece avrebbe dovuto suggerire la storia del piazzale, realizzato nel 1938 con un rialzo di tre metri del precedente pavimento, con materiali di risulta.

Quando i lavori vennero fermati nel 2011, erano già stati spesi più di 30 milioni di euro. Denari gettati al vento, visto che poi la giunta di Luigi Brugnaro nel 2015 arrivò a una transazione con Sacaim e l'anno dopo il «buco» fu definitivamente chiuso. Per la procura della Corte dei Conti, però, possono essere contestati solo 11,6 milioni, perché alcuni lavori preliminari si sarebbero dovuti fare comunque, mentre da un certo punto in poi si è cercato solo di tamponare la situazione, nella speranza di non aver buttato via i soldi. Poi c'è un milione forfettario per il progetto – «privo di utilità per una parte», per aver ignorato la possibilità di trovare l'eternit – che ne era costati 3,2. «Il danno da ricondurre alla mancata rilevazione delle lacune progettuali è di 12 milioni e 643 mila euro», conclude Di Maio. Ma non basteranno nemmeno quelli a sanare la ferita.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Mai nato Davanti all'ex Casinò doveva sorgere un nuovo palazzo del cinema, ma non è mai stato costruito

Mose, guerra politica sui commissari del Cvn

E le imprese: illegittimi

Pd e Lega all'attacco, ma M5s li difende: presidio di legalità

VENEZIA Nel Pd c'è chi, come Pier Paolo Baretta, lo dice da tempi non sospetti. «Conviene accelerare la conclusione del commissariamento e pensare a gestione e manutenzione», affermava a fine 2017 da sottosegretario all'Economia del governo Gentiloni e lo ribadisce oggi. Ed è l'idea più volte espressa anche dal deputato dem Nicola Pellicani, che ha anche interrogato il governo sul punto. Ma si dice che pure il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, se potesse, avrebbe già mandato via Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola dalla plancia di comando del Consorzio Venezia Nuova, per riunire tutti i poteri sotto il nuovo commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz: se non fosse che i due – a cui si è aggiunto di recente Vincenzo Nunziata – sono stati nominati dalla Prefettura di Roma (e quindi dal ministero dell'Interno) su indicazione dell'Anac e una loro revoca aprirebbe un probabile contenzioso dagli esiti incerti.

Il Pd, ma non solo. Perché a fare la «guerra politica» ai commissari era stato anche il deputato bellunese di Fratelli d'Italia Luca De Carlo, che già lo scorso luglio aveva chiesto di sostituirli, mentre lunedì scorso è entrata a piedi uniti

anche la Lega, con un'interrogazione firmata dal deputato trevigiano Dimitri Coin con altri dieci colleghi, tra cui la veneziana Ketty Fogliani. Nel testo, in cui si fanno le pulci anche sui compensi, si chiede a De Micheli e alla collega Luciana Lamorgese (Interno), «quali iniziative urgenti intendano assumere per una eventuale sostituzione dei due commissari, appurando nel contempo le ragioni dell'evidente rallentamento di ogni attività sotto la loro pregressa e diretta gestione». A difenderli pare rimasto solo il M5s, dunque. «Forse all'inizio ci doveva essere una migliore definizione sulle competenze, ma il presidio di legalità serve ancora - dice la deputata pentastellata Arianna Spessotto - Inoltre interrompere ora il loro mandato significa ricominciare tutto da capo e perdere altri anni».

In questa battaglia sotterranea ma nemmeno troppo, si è inserita anche la mossa di Mantovani (tramite il consorzio Covela di cui fa parte), che nei giorni scorsi ha scritto a tutti i membri del vecchio comitato direttivo pre-commissariamento del Cvn, guidato da Mauro Fabris, per chiedere che sia convocato per approvare il bilancio 2019 e valutare alcune questioni legali aperte.

La tesi è che i commissari si siano «allargati»: avrebbero dovuto occuparsi solo del «contratto-concessione» sul Mose e invece hanno illegittimamente preso in mano la *governance* completa del Cvn, con «discutibili scelte tecniche e organizzative». L'obiettivo di Mantovani è soprattutto quello di sistemare il passato, visto che la società è ora in crisi. «Ma se siamo andati in concordato è colpa proprio del Consorzio che non ci ha pagato 45 milioni di lavori certificati - tuona il patron Romeo Chiarotto - per dare i soldi alla Banca europea degli investimenti e ad altre imprese. Hanno fatto una cosa contro lo statuto e ne risponderanno». Tanto che lo stesso Covela ha fatto una causa da quasi duecento milioni contro Fiengo e Ossola. Questi ultimi sentono l'«accerchiamento», ma restano convinti di essere nel giusto, tanto che già la Prefettura di Roma nel 2015 rigettò una richiesta analoga: ora vi è un comitato consultivo, rimasto composto dalla Pmi dopo la «fuga» delle grandi imprese, da Mantovani a Fincosit e Condotte. Ma è evidente che tra queste burrasche – compresa proprio la protesta delle Pmi che lamentano di non essere pagate – chiudere il Mose non è facile. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I test

Uno dei test più recenti del Mose. Ora saranno sempre più frequenti per chiudere tutte le dighe a partire da giugno

longarone

Viabilità per i Mondiali 2021 partiti i lavori nei primi cantieri

Operai impegnati nella sistemazione dell'accesso al centro e allo Zoldano
Da maggio al via la rettifica delle curve verso il Cadore: previsti disagi

Già a buon punto il ripristino di via Uberti dai danni di Vaia
Enrico De Col

LONGARONE. Partito l'anno di grandi cantieri per la viabilità longaronese. Da qualche settimana, fino almeno alla fine del 2020, l'Anas ha fatto finalmente scattare i lavori del piano in vista dei Mondiali 2021 a Cortina.

In queste settimane gli automobilisti hanno già notato manovre in alcune zone: si tratta della prima parte del progetto che sta coinvolgendo l'accesso al centro di Longarone e allo Zoldano e il marciapiede dalla stazione di Longarone fino a Castellavazzo. A vincere l'appalto è stata la ditta Deon che è già al lavoro con l'obiettivo di completare il tutto entro la fine dell'estate. L'obiettivo è quello di creare una corsia di preselezione verso lo Zoldano e una serie di passaggi pedonali più sicuri con anche nuovi marciapiedi.

Intanto è a buon punto la sistemazione di via Uberti, lo sfogo da Castellavazzo alla zona Malcolm che era stato gravemente danneggiato da Vaia.

«I primi cantieri sono partiti», spiega il sindaco Roberto Padrin, «entro l'estate contiamo di veder finti i primi interventi che, specifichiamo, non causeranno particolari disagi alla normale circolazione. Una della nostre priorità da ormai un anno a questa parte è la riapertura di via Uberti che è un punto di sfogo del traffico, ancora più urgente e fondamentale quando tra qualche mese inizierà la seconda parte dei lavori in zona Castellavazzo. Il nostro obiettivo è una riapertura di questa strada entro

marzo, prima con senso unico così da poter permettere alle macchine la discesa verso la zona Malcolm, in attesa della sistemazione definitiva in tutti i sensi di marcia. Ci sono stati ritardi perché la strada è in una posizione difficile perché sotto passa un'importante gasdotto e ha una curva sopraelevata molto pericolosa, quindi per la sicurezza è stato necessario inserire dei micropali».

Ritardi logistici, dovuti in particolare alla sistemazione di alcuni sottoservizi, hanno invece rallentato l'avvio dei lavori dalla zona industriale fino a Fortogna ma si conta di iniziare tra qualche settimana. Si tratta della creazione della rotonda a Fortogna e di uno svincolo nella zona 4 Valli, uno dei punti critici per la creazione di ingorghi.

Infine, il lotto più importante ovvero quello di Castellavazzo con la creazione di viadotti e rettifiche di curve verso il Cadore. Anas conta di far partire i cantieri a maggio e prostrarli, se tutto va bene, fino a fine anno. In questo caso ci saranno ripercussioni e disagi maggiori con coinvolgimento anche della ciclabile che ora è chiusa ma sarà risistemata e allargata, non prima però di essere usata come strada di servizio per i cantieri.

«In questa parte dei lavori si prevedono dei disagi», aggiunge Padrin, «e quindi aspettiamo qualche settimana con la fornitura della programmazione definitiva per poi indire una riunione pubblica a Castellavazzo per informare correttamente i cittadini su modi e tempi dei lavori». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I primi lavori stradali partiti a Longarone in vista dei Mondiali 2021



La Pedemontana "vale" più del Passante

► Bonomo (Confartigianato): «A 20 minuti di distanza dai caselli vive 1 milione di persone: è una rivoluzione»

► A giorni aprirà un nuovo tratto tra Malo e Breganze dove la percorrenza in auto scenderà da 20 minuti a 6

TRASPORTI

MESTRE «La Pedemontana Veneta, un'opera che vale un punto e mezzo di Pil nazionale ed è il principale cantiere autostradale del Paese, non è solo una questione trasportistica e non solo locale ma rappresenta, per la nostra regione, una rivoluzione che avrà effetti anche superiori a quelli ottenuti dal Passante di Mestre». Ne è convinto Agostino Bonomo, presidente di Confartigianato Imprese Veneto che, in occasione dell'avvio ieri, in Seconda commissione consiliare regionale, delle consultazioni sul nuovo Piano Trasporti del Veneto, torna sull'importanza dell'opera e soprattutto sulla strategicità delle opere complementari, anche quelle meno prossime.

LA RETE

La Pedemontana andrà a servire l'area industriale più importante e più urbanizzata del Veneto (37 i miliardi di Pil prodotti), mettendo in sicurezza la mobilità nel territorio e realizzando collegamenti veloci tra Vicenza (110 mila abitanti) e Treviso (85 mila), lungo un percorso nel quale si incrociano una serie di città e centri produttivi di media e grande dimensione: Montebelluna, Montebelluna, Paese, Villorba. «A 20 minuti di distanza dai caselli della Pedemontana vivono più di 1 milione di persone - spiega Bonomo -, sono insediate 90 mila unità locali e lavorano circa 380 mila addetti. Il che è come dire che vive e lavora nei

dintorni di quest'area più di 1 persona su 5 del Veneto. È una partita di un'intera comunità, strategica per il mercato del lavoro delle nostre imprese. Ciò che si realizzerà è la messa in rete del sistema di città medie e piccole che si sviluppa tra Vicenza e Treviso compresi i due capoluoghi di provincia». C'è però una condizione, secondo Bonomo: «Dobbiamo fare in modo che l'opportunità non si trasformi in un boomerang facendo funzionare l'inserimento della arteria nel territorio che dovrà essere adeguato e funzionale a questo nuovo scenario. Si deve intervenire su tutti gli eventuali colli di bottiglia anche apparentemente "lontani"».

UN ALTRO PEZZO

A giorni si aprirà un nuovo tratto, approvato dalla Giunta regionale a fine anno, tra Malo e Breganze, che farà scendere la percorrenza dagli attuali 20 minuti a 6 (meno di un terzo). A opera conclusa i tempi che si abatteranno saranno moltissimi: sulla tratta Montebelluna-Bassano si dimezzeranno (da 40 minuti a meno di 20). Tra Montebelluna e Conegliano, Asolo e Portogruaro, Bassano e Mestre si ridurranno di un terzo e così via. «Non si tratta quindi solo - conclude Bonomo - di trasporto ma di una "messa in rete" di città tra le quali far viaggiare velocemente idee, progetti, business, persone e merci il cui impatto va oltre la nostra Regione e coinvolge tutto il Nord Italia. Un passo concreto di recupero di quel gap infrastrutturale che ci stava facendo perdere competitività rispetto all'Emilia Romagna e ci avvicina

na a Milano nella logica del nuovo triangolo industriale. Avvicinare Bassano a Treviso oppure Vicenza a Montebelluna è un miglioramento che interessa tutti ed in primis le nostre Piccole e Medie Imprese ed i loro lavoratori».

LE INCOMPIUTE

Alle audizioni in Seconda commissione del consiglio regionale è intervenuto anche il sindacato dei lavoratori. Ilario Simonaggio della Cgil ha fatto presente che il precedente Piano dei Trasporti risale al 1990: «Dopo trent'anni servirebbe un'analisi per valutare i tre fallimenti della Regione Veneto, non tanto per gettare la croce addosso a qualcuno, quanto per capire per quali motivi l'Sfmr, il Sistema fluviomarittimo e il biglietto unico non sono stati realizzati. E, si badi bene, sono interventi e opere che ancora oggi servono». La Cgil ha posto l'accento anche sulla mancanza di una riflessione, all'interno del Piano dei Trasporti, sul lavoro: «Non può essere che si parli solo di binari, strade, infrastrutture, il tema del lavoro umano va affrontato». Simonaggio ha spostato infine l'attenzione sulla montagna: è vero che il Veneto attende i Mondiali di sci di Cortina e poi nel 2026 le Olimpiadi, ma a detta della Cgil il Piano Nove va rifatto: «Non ha senso continuare a realizzare impianti di risalita in tutti i Comuni magari solo per accontentare i sindaci - ha detto Simonaggio - Le strutture vanno concentrate per ridurre il consumo del suolo, senza contare che lo zero termico nel mese di gennaio è salito a oltre 3mila metri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le misure della Pedemontana

Destinazione		Montecchio	Montecchio-Arignano	Castelgomberto	Malo	Breganze	Mason	Bassano Ovest	Bassano Est	Mussolente-Loria	Riese	Mont. Ovest-Altivole	Mont. Est-Volpago	Povegliano	Spresiano
DISTANZE (km)	Montecchio		5,0	13,5	22,5	34,5	40,5	47,5	52,0	55,5	59,0	68,0	78,5	87,5	92,5
	Montecchio-Arignano	5,0		8,5	17,5	29,5	35,5	42,5	47,0	50,5	54,0	63,0	73,5	82,5	87,5
	Castelgomberto	13,5	8,5		9,0	21,0	27,0	34,0	38,5	42,0	45,5	54,5	65,0	74,0	79,0
	Malo	22,5	17,5	9,0		12,0	18,0	25,0	29,5	33,0	36,5	45,5	56,0	65,0	70,0
	Breganze	34,5	29,5	21,0	12,0		6,0	13,0	17,5	21,0	24,5	33,5	44,0	53,0	58,0
	Mason	40,5	35,5	27,0	18,0	6,0		7,0	11,5	15,0	18,5	27,5	38,0	47,0	52,0
	Bassano Ovest	47,5	42,5	34,0	25,0	7,0	7,0		4,5	8,0	11,5	20,5	31,0	40,0	45,0
	Bassano Est	52,0	47,0	38,5	29,5	11,5	11,5	4,5		3,5	7,0	16,0	26,5	35,5	40,5
	Mussolente - Loria	55,5	50,5	42,0	33,0	15,0	15,0	8,0	3,5		3,5	12,5	23,0	32,0	37,0
	Riese	59,0	54,0	45,5	36,5	18,5	18,5	11,5	7,0	3,5		9,0	19,5	28,5	33,5
	Mont. Ovest - Altivole	68,0	63,0	54,5	45,5	27,5	27,5	20,5	16,0	12,5	9,0		10,5	19,5	24,5
	Mont. Est - Volpago	78,5	73,5	65,0	56,0	38,0	38,0	31,0	26,5	23,0	19,5	10,5		9,0	14,0
	Povegliano	87,5	82,5	74,0	65,0	47,0	47,0	40,0	35,5	32,0	28,5	19,5	9,0		5,0
	Spresiano	92,5	87,5	79,0	70,0	52,0	52,0	45,0	40,5	37,0	33,5	24,5	14,0	5,0	
	TEMPI (min)	Montecchio		3	7	11	17	20	24	26	28	30	34	39	44
Montecchio-Arignano		3		4	9	15	18	21	24	25	27	32	37	41	44
Castelgomberto		7	4		5	11	14	17	19	21	23	27	33	37	40
Malo		11	9	5		6	9	13	15	17	18	23	28	33	35
Breganze		17	15	11	6		3	7	9	11	12	17	22	27	29
Mason		20	18	14	9	3		4	6	8	9	14	19	24	26
Bassano Ovest		24	21	17	13	7	4		2	4	6	10	16	20	23
Bassano Est		26	24	19	15	9	6	2		2	4	8	13	18	20
Mussolente - Loria		28	25	21	17	11	8	4	2		2	6	12	16	19
Riese		30	27	23	18	12	9	6	4	2		5	10	14	17
Mont. Ovest - Altivole		34	32	27	23	17	14	10	8	6	5		5	10	12
Mont. Est - Volpago		39	37	33	28	22	19	16	13	12	10	5		5	7
Povegliano		44	41	37	33	27	24	20	18	16	14	10	5		3
Spresiano		46	44	40	35	29	26	23	20	19	17	12	7	3	

Ponte nelle Alpi

Viadotto a pezzi, Autostrade interviene e a Cadola la "Cantuna" chiude di notte

L'intonaco che rifinisce eternamente il viadotto autostradale perde i pezzi e rischiano di centrare chi passa sulla ciclabile o sulla provinciale della Val Cantuna. Autostrade dispone la chiusura della Sp 4, in località Cadola, da martedì a sabato, ma solo durante le notti, dalle 23 alle 5 del mattino.



G. Santin a pagina XI EVIDENTE Il deterioramento

Viadotto a pezzi: chiude la Cantuna

►L'intonaco si sta staccando dai rivestimenti esterni del ponte ►Autostrade dispone un intervento: da martedì a sabato mettendo a rischio il transito sulla ciclabile e sulla provinciale la Sp 4 in località Cadola sarà interdetta nelle ore notturne

LA MANUTENZIONE DEL CASSONE RICHIEDERÀ L'INTERDIZIONE AL TRAFFICO TRA LE 23 E LE 5 PONTE NELLE ALPI

Un cittadino lo aveva segnalato già una decina di giorni fa e quasi in contemporanea arriva la risposta della Società Autostrade. Dal viadotto autostradale in località Cadola cadono dei calcinacci sulla sottostante pista ciclabile e sulla provinciale 4 della Val Cantuna. E infatti sul profilo che raccoglie utenti e interessi dei cittadini di Ponte nelle Alpi, ancora alla fine del mese di gennaio Ivano aveva scritto: «Strada pedonale e ciclabile sotto autostrada Cadola: pezzi di cemento che si staccano, pericolo anche per la gente che ci passa sotto. E pensare che non è da molto che hanno fatto manutenzione all'autostrada proprio in quel tratto».

RISCHIO DISTACCHI

Un allarme ed un pericolo reali. E a sostenere l'avviso di tenere gli occhi aperti e lo sguardo all'insù, a corredo cioè delle poche righe informative, Ivano aveva anche pubblicato un paio di foto che pur scattate da sotto e da molto distante rispetto al piano stradale, mostravano con sufficiente chiarezza il viadotto ed il cemento erosi. Nessun pericolo di crollo del manufatto, sia chiaro. Ma solo di distacco dei calcinacci. Eppure il post aveva raccolto solo due commenti e risposte. Ed invece, a differenza di altre segnalazioni magari non veritiere e talvolta anche sopra le righe, questa si è dimostrata particolarmente pertinente.

APRE IL CANTIERE

Ma, evidentemente, non si trattava di un annuncio ingiustificato. Tanto è vero che proprio ieri Veneto Strade ha diffuso una nota in cui comunicava che nelle notti comprese fra la giornata di lunedì 11 febbraio e quella di sabato 15, dalle 23 alle 5 del mattino, non sarà percorribile, perché

chiusa, la strada provinciale numero 4 della Val Cantuna, in località Cadola, proprio lì dove corre sotto il viadotto. Il tratto interdetto al traffico è lungo una settanta metri. Il comunicato di Veneto Strade parla di "interdizione totale della viabilità" per consentire "la manutenzione del cassone del viadotto autostradale".

LAVORI IN CORSO

Ad eseguire le opere sarà la ditta Cimolai spa di Roma. La stessa che, si legge nel comunicato di Veneto Strade, dovrà provvedere anche a collocare nella zona apposita segnaletica che indichi la chiusura del tratto di strada provinciale; tutto ciò a beneficio e a garanzia degli automobilisti e di tutti coloro che transiteranno in zona. Va segnalato infine che in queste ultime settimane Veneto Strade e la Società Autostrade stanno lavorando anche su altri tratti dell'autostrada: i diversi cantieri hanno preso il via dalla zona del ristoro autostradale di Pian di Vedoia e stanno scendendo verso sud. Ed ora, appunto, sono arrivati nella zona di Cadola.

Giovanni Santin



Ponte nelle Alpi



Deviazione provvisoria senza rallentamenti

Stanno cambiando in fretta la geografia stradale ed il panorama attorno alla zona ex Comedil in viale Dolomiti,

a Ponte nelle Alpi.

Mentre sono iniziati i lavori per il completamento della nuova rotatoria che regolerà l'accesso alla zona, a via Zattieri, all'ingresso e all'uscita dal centro del paese, nell'area che ospiterà lo Store Super Famila, l'Eurobrico e un nuovo parco, le opere proseguono a ritmo serrato.

Un maxi cantiere in continuo fermento che interferisce anche con la viabilità lungo viale Dolomiti. Il traffico da e per Belluno è stato infatti deviato sul primo pezzo delle grande rotatoria che "spezzerà" la statale 50 all'altezza dell'intersezione con via dei Zattieri. Nonostante i timori della vigilia tutto sembra procedere senza intoppi. (gs)



CADOLA Una foto eloquente, postata da un cittadino su Facebook, evidenzia lo stato dell'intonaco

«Nuovo ponte e prolungare l'A27»

► Confartigianato: «Quello esistente è inadatto ai carichi di traffico aumentati. Bisogna velocizzare gli spostamenti» ► Sartor: «Non è solo una questione locale: renderebbe più fluidi i flussi da est verso Trento e sgraverebbe i centri abitati»

DI CONTRO MANCA UN COLLEGAMENTO NORD-SUD: «BISOGNA CHE L'AUTOSTRADA ARRIVI FINO IN CADORE: È STRATEGICA»

L'OPERA

Il ponte di Vidor rappresenta uno snodo cruciale non solo per la viabilità locale del Quartier del Piave. Ma anche nell'ottica più ampia dei flussi che dal Veneto Orientale e dal Friuli (nonché dall'Austria) attraversano quell'area diretti, via Feltrina e Primolano, verso il Trentino. Proprio per questo Confartigianato Marca Trevigiana da tempo è schierata a favore della costruzione di una nuova infrastruttura. «Innanzitutto – sottolinea il presidente Vendemiano Sartor - i ponti oggi esistenti sul Piave risalgono all'Ottocento o ai primi del Novecento, con l'unica eccezione di quello autostradale: per forze di cose, sono ormai inadatti ai carichi di traffico enormemente aumentati in oltre un secolo».

LE REGIONI

A far propendere per un collegamento ex novo tra le due sponde del fiume sacro alla patria, a valle di quello attuale, secondo il numero uno dell'associazione dei piccoli imprenditori, tuttavia, non è una semplice questione di tenuta statica. Una rilevanza ancora maggiore rivestono gli aspetti viabilistici. «Darebbe la possibilità di velocizzare gli spostamenti all'in-

terno del Quartier del Piave – spiega Sartor – consentendo di raggiungere in modo più rapido Feltrina e la costruenda Pedemontana. Ma non si tratta solo di risolvere un problema locale: renderebbe più fluidi i flussi da est verso Trento, bypassando la stretta di Vidor e l'altro “collo di bottiglia” del centro di Bigolino. Tra l'altro sgravando quegli abitati dal traffico che oggi li congestiona».

L'IMPATTO

Ovviamente l'opera richiede un investimento non trascurabile, Sartor ne è ben consapevole, ma, d'altro canto, comporterebbe un impatto ambientale comunque inferiore rispetto ad altre soluzioni: «Di certo, molto meno di un tracciato verso Nord, ipotizzato ancora trent'anni fa, che oggi, con lo sviluppo conosciuto dai vigneti e, ancor più, con il riconoscimento di Patrimonio dell'umanità Unesco per le colline del prosecco, diventa di fatto improponibile». Il ponte di Vidor, peraltro, costituisce un tassello di un riassetto più generale della rete viaria di questo quadrante della provincia di Treviso e dell'intero Veneto, della cui necessità il leader degli artigiani è convinto. Oltre ai cittadini, troppo spesso anche le imprese del territorio scontano una capacità dei sistemi infrastrutturali sottodimensionata rispetto ai volumi di traffico e di merci in movimento. Ulteriore zavorra alla competitività nei confronti dei concorrenti stranieri.

LA SITUAZIONE

Un primo punto, già segnato, riguarda la superstrada Pedemontana, i cui cantieri trevigiani dovrebbero arrivare a compimento entro l'anno. Non a caso, le organizzazioni imprenditoriali locali e nazionali si sono più volte espresse sull'esigenza di terminarla. «Perché quell'arteria funzioni – rimarca il presidente provinciale di Confartigianato - però servono due elementi. Primo, il territorio deve avere la possibilità concreta di usufruirne, ovvero deve disporre di una viabilità di accesso e di collegamento adeguata. Secondo, la Regione Veneto dovrebbe insistere con il Friuli Venezia Giulia affinché completi il tratto autostradale Pordenone - Gemona, in modo da costituire così un asse diretto da Vicenza verso l'Austria, anziché dover risalire fino a Udine». Ma non ci si può fermare qui. «Se con la Pedemontana e il Passante, la comunicazione Est-Ovest è soddisfatta, manca però un altrettanto veloce collegamento Nord-Sud. Il primo asse forte, da riprendere, riguarda il prolungamento dell'A27, almeno fino in Cadore. Inutile parlare di Olimpiadi, turismo, contrasto alla spopolamento di quelle vallate, se non arriva una viabilità veloce», nota il leader degli artigiani della Marca. Il quale, tuttavia, guarda pure ad un secondo step: «Bisogna anche avere coscienza che c'è una viabilità di rango inferiore, ma altrettanto importante». E qui, appunto, si inserisce il tema del ponte di Vidor.

Mattia Zanardo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VIABILITÀ Il ponte di Vidor di recente è stato oggetto di un monitoraggio. Da anni si chiede la realizzazione di un nuovo attraversamento del fiume Piave

Alla Cimolai la manutenzione delle paratoie del Mose

LA GARA

VENEZIA La manutenzione delle paratoie della bocca di porto di Lido Treporti sarà effettuata dalla ditta Cimolai spa, per un importo di 17 milioni e 700 mila euro. Nei giorni scorsi è avvenuta la firma ufficiale dell'affidamento dell'appalto misto (servizi e lavori con prevalenza di servizi) all'unica concorrente rimasta in gara, dopo che la commissione giudicatrice aveva scartato le altre due aspiranti, la Brodosplit di Spalato e un raggruppamento di imprese che fa capo alla Fincantieri.

Un affidamento sul quale pende, però, la decisione di merito del Tar, che potrebbe ancora riaprire i giochi per le altre due pretendenti, attesa per il prossimo 1 aprile.

Del resto i lavori, per rispettare le scadenze imposte dal cronoprogramma che prevede la conclusione per il 31 dicembre 2021, non potevano subire ulteriori rallentamenti, anche perchè le paratoie di Treporti sono le prime che sono state installate, nel 2013 e necessitano

di una revisione completa.

Pur incombando il rischio che un pronunciamento del tribunale rimetta nuovamente in discussione la scelta della ditta.

Resta da capire anche dove sarà effettuata questa operazione di manutenzione, che con il passare del tempo diventa sempre più impellente.

Perchè mentre si decide se il posto più idoneo al lavaggio, alla sverniciatura e alla successiva riverniciatura sia l'Arsenale a fianco dei bacini di carenaggio o l'area ex Pagnan di Marghera, in entrambi i siti non c'è ancora nulla di idoneo ad accogliere simili lavorazioni. Che necessitano di almeno tre sistemi di depurazione differenti, per cui l'aggiudicatario dovrà anche occuparsi di trovare il luogo idoneo ad effettuare questo tipo di attività.

Dunque una nuova tappa per questo procedimento che si trascina da fine 2018, tra la prima gara, poi annullata, e la seconda scaduta nel luglio scorso e che sono ora ha un aggiudicatario definitivo.

(r.vitt)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Palacinema al Lido: buco da 12,6 milioni

► Ritardi e sprechi, la Corte dei conti
 contesta il danno erariale a 13 persone

La Corte dei Conti di Venezia ha contestato a 13 persone, tra tecnici delle varie amministrazioni e politici, un danno erariale per un totale di 12,6 milioni di euro a proposito della costruzione del Palacinema del Lido. L'indagine sulla base di una denuncia del 2011 da parte del Codacons. Nel mirino soprattutto la scarsa qualità dei controlli preventivi del sottosuolo, che quando iniziarono i lavori si scoprì che era ricco di eternit. Ragion per cui si bloccarono e fu necessario smaltire il pericoloso materiale con costi imponenti.

Amadori a pagina IX

Palacinema, danno da 12,6 milioni

► La Corte dei Conti ha contestato a 13 persone, tra tecnici e amministratori, la procedura per realizzare la struttura del Palacinema. ► L'inchiesta era stata avviata nel 2011 in base a una denuncia del Codacons dopo il blocco dei lavori di costruzione dell'edificio

**NEL MIRINO
 GLI ACCERTAMENTI
 SUL TIPO DI SOTTOSUOLO:
 IL BLOCCO DOVUTO
 SOPRATTUTTO
 ALL'AMIANTO**

**LA GUARDIA
 DI FINANZA
 HA ACQUISITO
 LA DOCUMENTAZIONE
 A PARTIRE
 DAL 2003**

LIDO

Un danno erariale da 12 milioni e 600 mila euro, contestato a 13 tra amministratori e tecnici che, nel corso degli anni, si occuparono della procedura. La procura regionale della Corte dei conti del Veneto si appresta a chiudere l'inchiesta sul progetto mai realizzato per il nuovo palazzo del Cinema, e sul "buco" rimasto per anni dopo la scoperta di una mega discarica di amianto nel sottosuolo. Nei giorni scorsi il viceprocuratore generale Giancarlo Di Maio ha notificato un invito a produrre controdeduzioni a tutti i soggetti coinvolti negli accertamenti (uno nel frattempo è deceduto), chiedendo loro di fornire spiegazioni entro novanta giorni. Sulla base delle difese che sa-

ranno prodotte, la pubblica accusa deciderà poi se vi sono gli estremi per citare tutti a giudizio, chiedendo a ciascuno di risarcire di tasca propria il maxi danno provocato alle casse di Stato, Regione e Comune di Venezia, sulla base al livello di responsabilità accertato. I nominativi degli incolpati non sono stati resi noti, in quanto l'azione della procura potrebbe non esser esercitata nei confronti di tutti. Si potranno sapere al momento della citazione a giudizio.

LA DENUNCIA

L'inchiesta è stata avviata sulla base di una segnalazione presentata nel 2011 dal Codacons, dopo che i lavori per il nuovo Palazzo del cinema si erano bloccati, e nel piazzale che si af-

faccia sul lungomare rimase un enorme buco, coperto soltanto nel 2016 su iniziativa del sindaco Luigi Brugnaro.

La Guardia di Finanza ha acquisito la documentazione fin dalle prima fase, avviata nel lontano 2003, con un bando internazionale e meglio delineata nel 2007 con la nomina di un commissario straordinario e due sub commissari (poi diventati tre) delegati ad occuparsi



della gestione degli interventi e con il bando dei lavori, per un importo di 94.5 milioni di euro. Ad aggiudicarsi l'appalto fu Sacaim (con un ribasso di poco inferiore al 20 per cento) che nel 2008 presentò il progetto esecutivo con alcune varianti. L'anno successivo presero il via gli scavi, fu rinvenuta una grande quantità di eternit sepolta nel sottosuolo e iniziò la fase di accertamenti tecnici. Nel 2012 il commissario contestò la carenza attività di verifica delle terre da scavo da parte dell'impresa e il contratto fu risolto, dando il via ad un contenzioso giudiziario conclusosi con un accordo

transattivo.

CARENTI ANALISI DEL TERRENO

Il notevole danno economico fu provocato principalmente, secondo la procura, dai carenzi accertamenti sulla natura del sottosuolo che, secondo una perizia, sarebbero stati necessari anche alla luce della storia dell'adiacente palazzo del Casinò, realizzato negli anni Trenta su un terreno rialzato di tre metri grazie all'utilizzo di materiale proveniente da demolizioni. La responsabilità viene contestata ad una progettazione esecutiva viziata e lacunosa, e dunque all'ufficio del commissario

straordinario, retto da Vincenzo Spaziante. Altro denaro è stato sprecato quando, dopo il rinvenimento dell'amianto, si è deciso di proseguire nella realizzazione del progetto, ma questa scelta è stata considerata non irragionevole, a fronte di una situazione particolarmente complessa e non di facile soluzione. Nella quantificazione del danno non sono stati poi considerati i costi dello smaltimento dell'amianto, che sarebbero stati in ogni caso necessari. Ora la parola passa alla difesa.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LIDO Nella foto d'archivio il buco davanti al palazzo del Casinò rimasto parecchi anni. Ora c'è l'indagine della Corte dei Conti che cercherà di far luce

IL PIANO TRASPORTI IN REGIONE. Confartigianato Veneto ha partecipato ieri alle audizioni

«La Pedemontana muoverà 1,5 punti di Pil veneto in più»

«Verrà collegata l'area industriale più importante di questa regione»

Attenti però a non realizzare un boomerang: vanno fatte tutte le opere complementari

AGOSTINO BONOMO
PRESIDENTE CONFARTIGIANATO VEN.
VICENZA

«La superstrada Pedemontana Veneta è un'opera che vale un punto e mezzo di Pil nazionale ed è il principale cantiere autostradale del Paese: non è solo una questione trasportistica e non solo locale ma rappresenta, per la nostra regione, una rivoluzione che avrà effetti anche superiori a quelli ottenuti dal Passante di Mestre». È il messaggio portato dal presidente Agostino Bonomo di Confartigianato Veneto (e Vicenza) alle audizioni in commissione "Urbanistica" del Consiglio regionale, dove ieri si è vissuta una giornata di confronto con categorie, operatori e associazioni sul "Nuovo piano regionale dei trasporti" elaborato dall'assessore regionale Elisa De Berti. «La Pedemontana - rimarca Bonomo - andrà a servire l'area industriale più importante e più urbanizzata del Veneto (37 i miliardi di Pil prodotti), mettendo in sicurezza la mobilità nel territorio e realizzando collegamenti veloci tra le nostre città: oltre a Vicenza (110 mila

abitanti) e Treviso (85 mila), lungo il percorso della Pedemontana si incrociano una serie di città e centri produttivi di media e grande dimensione: Montebelluna, Arzignano, Valdagno, Schio, Thiene, Cittadella, Bassano, Castelfranco, Montebelluna».

«A 20 minuti di distanza dai caselli della Pedemontana - aggiunge - vivono più di 1 milione di persone, sono insediate 90 mila unità locali e lavorano circa 380 mila addetti. Il che è come dire che vive e lavora nei dintorni di quest'area più di 1 persona su 5 del Veneto. È una partita di un'intera comunità, strategica per il mercato del lavoro delle nostre imprese. Ciò che si realizzerà è la messa in rete del sistema di città medie e piccole che si sviluppa tra Vicenza e Treviso compresi i due capoluoghi».

Poi l'appello: «Dobbiamo fare in modo che l'opportunità non si trasformi in un boomerang facendo funzionare l'inserimento della arteria nel territorio che dovrà essere adeguato e funzionale a questo nuovo scenario. Si deve intervenire su tutti gli eventuali colli di bottiglia anche apparentemente "lontani"». Bonomo torna quindi «sull'importanza dell'opera e soprattutto sulla strategicità delle opere complementari, anche le meno prossime».

Da Malo a Breganze, che è un tratto quasi pronto, ci vorranno non più 20 minuti ma

solo sei. Tra Bassano e Montebelluna non più 40 ma solo 20: «Conegliano, Asolo e Portogruaro, Bassano e Mestre: i tempi si ridurranno di un terzo e così via. Non si tratta quindi solo - conclude - di trasporto ma di una "messa in rete" di città tra le quali far viaggiare velocemente idee, progetti, business, persone e merci il cui impatto va oltre la nostra Regione e coinvolge tutto il Nord Italia. Un passo concreto di recupero di quel gap infrastrutturale che ci stava facendo perdere competitività sull'Emilia Romagna e ci avvicina a Milano nella logica del nuovo triangolo industriale. Avvicinare Bassano a Treviso oppure Vicenza a Montebelluna è un miglioramento che interessa tutti ed in primis le nostre piccole e medie imprese e i loro lavoratori. Le nostre imprese potranno cercare competenze, idee in un raggio molto più esteso. Per una impresa della pedemontana significherà anche potersi concentrare di più sul proprio business sapendo di poter attingere da un bacino più ampio». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana



L'EMERGENZA ABITATIVA. Nei prossimi mesi saranno assegnati una ventina di alloggi

Consegnate 100 case popolari Ma 300 sono inagibili e sfitte

Maino: «Ci sarà un'accelerazione per metterne a disposizioni altre»

Nicola Negrin

Il passato parla di cento appartamenti dell'edilizia residenziale pubblica (tra Comune e Ater) messi a disposizione nel corso del 2019. Il futuro parla di una ventina di alloggi che saranno consegnati nei prossimi mesi (ma con la previsione di superare quota cento entro il 2021). Il presente racconta, però, anche di 300 unità immobiliari di proprietà di palazzo Trissino (e altre 50 di Ater) che non sono in ottime condizioni, per usare un eufemismo. Sono di fatto inagibili e per questo sono vuote. «Purtroppo - interviene Carlo Rigon, amministratore unico di Aim Amcps che gestisce per conto del Comune l'edilizia residenziale pubblica - alcune devono essere sistemate a fondo. Se per una novantina si parla di manutenzioni straordinarie con interventi minori, per le restanti sono necessarie operazioni importanti, che richiedono l'azione dell'amministrazione. D'altronde parliamo di edifici che hanno più di cinquant'anni». E che spesso non vengono lasciati

in ottime condizioni dagli inquilini.

Ma andiamo con ordine. Secondo quanto comunicato dall'assessore al patrimonio Silvia Maino, ammontano a quota 57 gli alloggi di edilizia residenziale pubblica messi a disposizione da Aim Amcps per l'assegnazione al Comune nel 2019 (erano 50 nel 2018) mentre sono 46 quelli di Ater lo scorso anno. Sono quindi 103 gli appartamenti complessivamente, anche se, per quanto riguarda quelli comunali, ne restano da assegnare ancora 18. «Il nostro obiettivo è dare risposte importanti sia nell'immediato, assegnando a nuclei familiari gli alloggi attualmente liberi, sia nei prossimi anni - dichiara l'assessore al patrimonio -. Ricordo che il patrimonio di Aim Amcps è di circa 1.500 alloggi, mentre quello di Ater di circa 1.300».

Contemporaneamente continua l'azione di Amcps che «punta a ristrutturare e consegnare all'amministrazione 4/5 alloggi al mese da destinare alle graduatorie Erp. Abbiamo interesse a reimmettere nel mercato il maggior nu-

mero di alloggi - afferma Carlo Rigon - anche in vista del nuovo contratto, visto che quello attuale, in scadenza a fine mese, vedrà una proroga tecnica fino a novembre 2020 in attesa della definizione dell'ipotesi di erogazione "in house" dei servizi oggi gestiti in "global service" da Aim». Ecco perché l'azienda sta mettendo a punto un sistema di gestione per accelerare e aumentare la messa a disposizione degli appartamenti sistemati considerato che ne ha fermi 300. Obiettivo è arrivare a 70 appartamenti sistemati all'anno.

C'è poi l'azione di Ater. «Per il 2020, 7 sono già pronti per l'assegnazione mentre 34 sono in lavorazione. Di questi, 28 saranno consegnati agli aventi diritto entro un paio di mesi mentre gli altri 6 nei mesi successivi», afferma il presidente di Ater Valentino Scomazzon. Silvia Maino guarda avanti. «Un impulso importante sul fronte di nuove disponibilità - afferma - arriva grazie al bando europeo Por Fesr che da qui al 2021 permetterà di assegnare altre 59 abitazioni». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

1.500

GLI ALLOGGI DEL COMUNE PER L'EDILIZIA POPOLARE

Il Comune ha nelle proprie disponibilità 1.500 appartamenti destinati all'edilizia residenziale pubblica ma non tutti sono assegnati. Oggi ne risultano circa 300 vuoti perché inagibili: hanno bisogno di interventi di manutenzione straordinaria

1.300

GLI APPARTAMENTI DI PROPRIETÀ DI ATER

Ater nel 2019 ha assegnato circa una cinquantina di alloggi. Per il 2020, 7 sono già pronti per l'assegnazione mentre 34 sono in lavorazione. Di questi, 28 saranno consegnati agli aventi diritto entro un paio di mesi mentre gli altri 6 nei mesi successivi. Sono una cinquantina quelli sfitti





Amcps ha in gestione i 1.500 appartamenti di proprietà del Comune

ZANÈ. In primavera sarà pubblicato il bando per l'assegnazione dei lavori, nell'ottica di riunire sotto un unico tetto gli alunni delle due elementa

Polo scolastico, una gara da 4 milioni

Si tratta del primo dei due stralci per la nuova cittadella degli studi con biblioteca, mensa e laboratori
Il sindaco: «Iter lungo, ora si parte»

Alessandra Dall'Igna

Gara da oltre 4 milioni e mezzo di euro per la nuova scuola elementare di Zanè, che riunirà sotto un unico tetto i circa 320 alunni frequentanti le due primarie del paese.

Con la pubblicazione in primavera del bando di gara per l'assegnazione dei lavori, riprende vigore il progetto dell'amministrazione Berti di creare un polo scolastico in grado di accogliere in una sola area gli studenti frequentanti la scuola primaria e secondaria di primo grado di Zanè.

La nuova scuola elementare sorgerà infatti nel terreno di 25 mila metri quadri di via De Gasperi, situato proprio di fronte alle medie Milani; a poca distanza si trovano poi la scuola d'infanzia e il nido integrato San Giuseppe della parrocchia Santi Pietro e Paolo. «L'iter per la realizzazione di quest'opera è stato lungo ma finalmente siamo arrivati alla gara d'appalto per il primo stralcio del progetto e, se non ci saranno intoppi con l'assegnazione dei lavori, spe-

riamo di poter avviare il cantiere entro l'anno, almeno per quanto riguarda la viabilità», spiega il sindaco Roberto Berti, che sta seguendo il progetto assieme al consigliere Luca Carretta, delegato ai lavori pubblici e urbanistica.

Si tratta di un intervento notevole sia dal punto di vista tecnico che da quello economico: il progetto, che ha un costo complessivo di 6 milioni e 500 mila euro, verrà realizzato in due stralci.

Il primo, per una spesa di 4 milioni e 650 mila euro, prevede la costruzione di un edificio che si svilupperà su un unico piano totalmente immerso nel verde, nel quale troveranno posto 16 aule in grado di accogliere 100 studenti. Accanto a queste, verranno realizzare anche aule per l'informatica, l'arte, gli studenti certificati, una biblioteca e una mensa.

Il secondo stralcio, che al momento non ha ancora una data di esecuzione, vedrà la creazione di un secondo edificio alle spalle della scuola, dove troveranno spazio una palestra e un auditorium da

250 posti, a disposizione di tutta la cittadinanza.

Per quanto riguarda il finanziamento dell'opera, l'amministrazione è riuscita a utilizzare una parte dei 4 milioni 400 mila euro presenti nelle casse comunali ma bloccati, fino all'anno scorso, dal patto di stabilità.

«Abbiamo ottenuto la possibilità di svincolare 3 milioni e 200 mila euro e di usarli per coprire circa metà del costo dell'opera - conclude il sindaco Berti - I rimanenti 3 milioni di euro invece sono coperti dal contributo che la Regione, nell'ambito del piano triennale per l'edilizia scolastica in Veneto, ci ha assegnato un paio d'anni fa».

Il Comune di Zanè era arrivato primo in graduatoria sia per la qualità del progetto sia perché era riuscito a dimostrare la convenienza di realizzare una nuova scuola anziché sistemare le due esistenti. Secondo i calcoli, infatti, la ristrutturazione delle due elementari sarebbe costata 2.100 euro al metro quadro contro i 1.400/1.500 euro al metro quadro necessari a realizzare la nuova struttura. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il numero

400

GLI STUDENTI CHE SARANNO ACCOLTI NEL NUOVO PLESSO

Con il primo intervento da 4 milioni e 650 mila euro sarà realizzato l'edificio con 16 aule su un solo piano e immerso nel verde. In seconda fase arriveranno palestra e auditorium





L'area dove sorgerà il futuro complesso, edificato in due step: prima la scuola, poi la palestra. DALL'IGNA



Il rendering del progetto che svela come sarà il polo scolastico

Tar Puglia rinvia al Lussemburgo per la parte dei provvedimenti interdittivi senza contraddittorio

Codice antimafia alla Corte Ue

Sotto la lente la legittimità della norma che esclude dalle gare

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

Possibile illegittimità europea del codice antimafia nella parte in cui non assicura obbligatoriamente un contraddittorio con il soggetto passibile di una interdittiva antimafia. Su questo si dovrà pronunciare la Corte di giustizia europea a valle della richiesta di pronuncia pregiudiziale avanzata dal tribunale amministrativo regionale per la Puglia (Sezione Terza) con l'ordinanza del n. 28 del 13 gennaio 2020 che affronta il delicato tema della legittimità di provvedimenti interdittivi emessi dall'amministrazione senza contraddittorio ma tali da impedire la partecipazione alle gare di appalto.

Il caso riguardava una impresa edile che era stata oggetto di un provvedimento interdittivo antimafia emesso dalla prefettura in base all'art. 92, comma 2 bis, del decreto legislativo n. 6 settembre 2011, n. 159 (c.d. codice antimafia).

Facendo l'exkursus della disciplina italiana, l'ordinanza del Tar pugliese ha rilevato che il provvedimento viene emesso al termine di un procedimento amministrativo nel corso del quale il prefetto territorialmente competente procede all'accertamento dell'affidabilità dell'impresa su richiesta delle pubbliche amministrazioni, degli enti pubblici, dei concessionari di lavori o di servizi pubblici di cui all'art. 83 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159.

Lo scopo perseguito dalla norma è quello di salvaguardare l'ordine pubblico economico, la libera concorrenza tra le imprese e il buon andamento della pubblica amministrazione.

I giudici però non condividono l'assunto della natura cautelare del provvedimento, poiché non si tratta di misura provvisoria e strumentale, adottata in vista di un provvedimento che definisca, con caratteristiche di stabilità e inoppugnabilità, il rapporto giuridico controverso, bensì di atto conclusivo del

procedimento amministrativo avente effetti definitivi, conclusivi e dissolutori del rapporto giuridico tra l'impresa e la p.a., con riverberi assai durevoli nel tempo, se non addirittura permanenti, indelebili e inemendabili. Ad esso consegue infatti il ritiro di un titolo pubblico o il recesso o la risoluzione contrattuale, nonché la sostanziale messa al bando dell'impresa e dell'imprenditore che, da quel momento e per sempre, non possono rientrare nel circuito economico dei rapporti con la p.a. dal quale sono stati estromessi.

Considerato quindi che l'articolo 93 del codice antimafia stabilisce che «il prefetto emette, entro quindici giorni dall'acquisizione della relazione del gruppo interforze, l'interdittiva previa eventuale audizione dell'interessato secondo le modalità individuate dal successivo comma 7», i giudici hanno concluso che si tratta di «audizione con finalità istruttoria la quale consente un contraddittorio meramente eventuale, non di garanzia effettiva di partecipazione al procedimento, atteso che l'eventualità che il contraddittorio si instauri è discrezionalmente valutata dall'autorità prefettizia che procede, in base alle proprie esigenze istruttorie».

Se è vero che la garanzia partecipativa assume speciale rilievo e importanza nel procedimento amministrativo anche come espressione fondamentale di civiltà giuridica europea, i giudici hanno chiesto alla Corte europea di chiarire se gli artt. 91, 92 e 93 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nella parte in cui non prevedono il contraddittorio endoprocedimentale in favore del soggetto nei cui riguardi l'amministrazione si propone di rilasciare una interdittiva antimafia siano compatibili con il principio del contraddittorio, così come ricostruito e riconosciuto quale principio di diritto dell'Unione (tutelato dall'art. 41 Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea).

— © Riproduzione riservata —



Caso mose: l'ex presidente del CVN

Fabris replica a Mantovani «Gestione ai commissari»

«La legale rappresentanza e la gestione del Consorzio Venezia Nuova spettano ai commissari straordinari nominati dall'Anac». La forma è gentile, la sostanza ferma e inequivocabile. L'ultimo presidente eletto del

Consorzio Venezia Nuova, Mauro Fabris, destituito nel 2014 dopo lo scandalo Mose, respinge al mittente la richiesta di Romeo Chiarotto, patron della Mantovani, di tornare a capo del Cda. **VITUCCI / APAG.24**

«La gestione del Consorzio spetta ai commissari»

Fabris, ultimo presidente eletto del Cvn, respinge la proposta di Chiarotto Il patron della Mantovani: «La legale rappresentanza torni alle imprese»

Alberto Vitucci

«La legale rappresentanza e la gestione del Consorzio Venezia Nuova spettano ai commissari straordinari nominati dall'Anac». La forma è gentile, la sostanza ferma e inequivocabile. L'ultimo presidente eletto del Consorzio Venezia Nuova Mauro Fabris, destituito nel 2014 dopo lo scandalo Mose, respinge al mittente la richiesta di Romeo Chiarotto, patron della Mantovani, la grande impresa prima azionista del Consorzio oggi estromessa. «Convocare subito il vecchio Cda, i commissari non possono gestire i rapporti tra le imprese consorziate», aveva scritto Chiarotto a nome del Consorzio Covela.

Mettendo in dubbio la legittimità dei comportamenti degli amministratori straordinari. Ma adesso Fabris, che pur non essendo mai entrato nello scandalo proprio dai commissari dell'Anticorruzione era stato sostituito, ne riconosce la piena legittimità. Anche se, annuncia, «invierò per estremo scrupolo, e per evitare che le richieste restino inascoltate, la missiva ricevuta agli stessi commissari e all'Anac affinché adottino i più opportuni provvedimenti».

La lettera inviata in risposta alle grandi imprese del Mose non lascia spazio a dubbi. Contesta anche l'interpretazione fatta da Chiarotto sulle ultime sentenze del Consiglio di Stato. «In realtà», scrive Fabris, «nella sentenza del 2017 non si accenna affatto alla pretesa ripartizione dei poteri rappresentativi e gestori del Consorzio». «Per contro», continua l'ex presidente, «la recente sentenza della Corte dei Conti sezione Veneto 239 del 2019 ha confermato la tesi opposta. Ribadendo che il Consorzio Venezia Nuova, allo stato attuale, non ha altri soggetti che lo amministrano».

Questione secondaria? Non proprio. Vista l'offensiva scatenata in questi giorni contro i commissari dalle vecchie imprese, che ne sollecitano la rimozione e hanno chiesto loro anche i danni per il rallentamento dei lavori, e anche da una parte della politica, che si vuole affidare oggi ai poteri speciali della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Rimuovendo lo scandalo e le sue conseguenze, compresi i ritardi per i guai tecnici riscontrati e i maggiori controlli sulla legalità. Anche la Lega ha

presentato una interrogazione al ministro dell'Interno chiedendo la rimozione di due commissari su tre Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, ma non l'ultimo arrivato Vincenzo Spaziante. Quadro complesso, che si inserisce in un contesto difficile. In cui il Mose si avvia alla conclusione dei lavori, ma mantiene problemi aperti. Tecnici, finanziari e gestionali.

Per accelerare le prove di sollevamento e concluderle entro l'anno, entro giugno per il nuovo cronoprogramma dell'emergenza, servono altri 200 milioni. Più cento per l'avviamento e cento per riparare le criticità. Servono anche soldi per garantire il funzionamento della macchina organizzativa e gli stipendi ai circa 200 dipendenti del Cvn e di Tethis, che vedono concreta la minaccia della Cassa Integrazione. Un quadro da dove sembra adesso esclusa almeno la «restaurazione». Cioè il ritorno all'antico, prima dello scandalo, e alla governance con il vecchio Cda del 2014. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



piano degli interventi

Ok agli adeguamenti degli edifici privati in tutte le isole

Approvate due delibere di adozione della Variante al Piano degli interventi per Pellestrina e Burano, Mazzorbo e Torcello, che mirano semplificare e rendere più flessibili gli interventi edilizi per favorire la vivibilità nelle isole, tra cui la possibilità di collegare a tutti i piani due unità edilizie adiacenti; la possibilità di piccoli ampliamenti (20% della superficie lorda di pavimento) delle unità edilizie sugli scoperti di pertinenza. Tra le modifiche più rilevanti infine la possibilità, per tutelare il territorio dalle acque alte, di elevare la quota dei pavimenti dei piani terra fino a 130 cm dallo zero mareografico di Punta della Salute, con possibilità di adeguare conseguentemente i solai dei piani superiori, il tetto e le aperture (porte e finestre), ovviamente su parere favorevole della Soprintendenza sotto il profilo paesaggistico.



Romeo Chiarotto (a destra in basso), presidente della Mantovani, nei giorni scorsi ha chiesto che la legale rappresentanza del Consorzio Venezia Nuova torni alle imprese, contestando di fatto la nomina dei commissari da parte di Anac. A Chiarotto ha replicato Mauro Fabris (a destra, in alto), ultimo presidente eletto del Consorzio prima dello scandalo, che ha respinto al mittente la proposta dell'imprenditore

PIANO REGIONALE TRASPORTI

Bonomo: con Pedemontana la locomotiva veneta riparte

Il presidente di Confartigianato Imprese: «Ci avvicinerà a Lombardia, Friuli e Austria aumentando la nostra competitività rispetto all'Emilia Romagna»

**Audizione al Ferro Fini:
«È principale cantiere
aperto nel Paese e vale
un punto e mezzo di Pil»**

Nicola Brillo

VENEZIA. «Non si tratta solo di una questione trasportistica locale, la Pedemontana Veneta ci avvicinerà a Lombardia, Friuli ed Austria. E ci fa guadagnare competitività rispetto all'Emilia Romagna». Agostino Bonomo, presidente di Confartigianato Imprese Veneto, è stato ascoltato ieri in Seconda commissione consiliare regionale, all'interno del programma di consultazioni sul nuovo Piano regionale dei trasporti del Veneto. Con lui hanno partecipato una quarantina circa di soggetti portatori di interesse, coinvolti dalle ricadute che avrà sul territorio il nuovo piano.

Il Piano regionale dei trasporti è lo strumento finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse forme di mobilità relative a persone e merci che si svolgono sul territorio regionale. La pianificazione regionale comprende anche l'analisi dei fabbisogni infrastrutturali legati alla mobilità, assicurando una rete di

trasporto che privilegi l'integrazione. Il fine è quello di perseguire una visione unitaria e condivisa, promuovendo un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale. E la Pedemontana Veneta è una delle arterie presenti nello strumento in discussione.

«La Pedemontana Veneta è un'opera che vale un punto e mezzo di Pil nazionale ed è il principale cantiere autostradale del Paese, una rivoluzione che avrà effetti anche superiori a quelli ottenuti dal Passante di Mestre», ha aggiunto Bonomo «è un passo concreto di recupero di quel gap infrastrutturale che ci stava facendo perdere competitività rispetto all'Emilia Romagna e ci avvicina a Milano nella logica del nuovo triangolo industriale. Avvicinare Bassano a Treviso oppure Vicenza a Montebelluna è un miglioramento che interessa tutti ed in primis le nostre piccole e medie imprese e i loro lavoratori».

L'arteria andrà infatti a servire l'area industriale più importante e più urbanizzata del Veneto (37 i miliardi di Pil prodotti nell'area), mettendo in sicurezza la mobilità nel territorio e realizzando collega-

menti veloci tra le nostre città: oltre a Vicenza (110 mila abitanti) e Treviso (85 mila), lungo il percorso della Pedemontana si incrociano una serie di città e centri produttivi di media e grande dimensione. A 20 minuti di distanza dai caselli della Pedemontana vivono più di un milione di persone, sono insediate 90 mila unità locali e lavorano circa 380 mila addetti. L'obiettivo della Regione del Veneto sul tema dei trasporti al 2030 è quello di creare una regione con una mobilità sempre più sostenibile, attenta alla salute, all'ambiente, e capace nel contempo di creare migliori opportunità di lavoro, studio e fruizione del tempo libero.

«A giorni si aprirà un nuovo tratto della Pedemontana, approvato dalla giunta a fine anno, tra Malo a Breganze, che farà scendere la percorrenza dagli attuali 20 minuti a 6», aggiunge Bonomo, «ma non solo. A opera conclusa i tempi che si abatteranno saranno moltissimi: sulla relazione Montebelluna-Bassano si dimezzeranno (da 40 minuti a meno di 20). Tra Montebelluna e Conegliano, Asolo e Portogruaro, Bassano e Mestre si ridurranno di un terzo». -

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un cantiere di Pedemontana Veneta: l'autostrada correrà per 96 km tra Spresiano e Montecchio Maggiore

Il dibattito**“Consumo di suolo a breve lo stop”**

Bruno Discepolo a pagina 4

“DE LUCIA SI SBAGLIA LA LEGGE REGIONALE TUTELERÀ IL PAESAGGIO”

→ L'assessore regionale: il testo unico limiterà il consumo di suolo e garantirà la necessaria semplificazione. Abrogate le vecchie norme

IL DIBATTITO SUL FUTURO DI EDILIZIA E URBANISTICA

Alcune disposizioni risultano poco chiare?

In commissione stiamo lavorando per migliorarle

Bruno Discepolo*

Caro Direttore, nelle ultime settimane si è utilmente sviluppato un dibattito intorno al disegno di legge regionale in materia di governo del territorio. Un confronto che avviene sulle pagine della stampa, in numerosi convegni, attraverso documenti e proposte. La maggior parte di queste, a firma di organismi, associazioni, ordini professionali, esprimono apprezzamento per l'iniziativa, per lo sforzo di redigere in Campania, per la prima volta, un Testo Unico per l'urbanistica e l'edilizia, non mancando di evidenziarne anche criticità o aspetti suscettibili di miglioramento attraverso modifiche o integrazioni. È evidente che non appartiene a questa categoria di contributi, ovvero a questo tipo di atteggiamento, la posizione espressa ieri, sulle pagine del *Riformista*, da Vezio De Lucia che, non condividendo nul-

la del disegno di legge, si limita ad enunciare quelli che, a suo dire, sono i limiti e le negatività. Per questa ragione, e per le tecnicità della materia, non potrò rispondere alle sue tante affermazioni, per dimostrarne l'infondatezza o il pregiudizio che vi ravviso, limitandomi ad alcuni esempi. Riservandomi, infine, lo spazio per alcune considerazioni che ritengo possano essere di maggiore interesse per i lettori del giornale e per un ulteriore sviluppo della discussione. Nell'intervista pubblicata ieri, infatti, compaiono molti giudizi perentori e solo pochi riferimenti più specifici alle norme proposte. È il caso degli interventi consentiti o delle premialità previste in ambito di rigenerazione urbana, delle disposizioni in tema di usi civici, ancora delle questioni legate all'abusivismo, della pianificazione paesaggistica, della riduzione del consumo di suolo. L'intero impianto della legge, lo

confermo ancora una volta, è orientato ad affermare, in maniera non dissimile da quanto previsto dalle legislazioni regionali di ultima generazione, i nuovi paradigmi della cultura urbanistica italiana, e cioè consumo di suolo zero, rigenerazione urbana e territoriale, consapevolezza della fragilità e dei rischi, semplificazione. Non è un caso che si preveda l'abrogazione di 11 leggi vigenti e il riordino in un Testo Unico. In un testo di 80 articoli è possibile che alcune



definizioni o disposizioni possono risultare a volte non chiare, altre migliorabili, altre ancora da sostituire, cosa a cui ci sta apprestando con un lavoro svolto in seno alla commissione consiliare. Lo stesso rispetto nei confronti delle proposte pervenute, si auspicherebbe da parte di chi critica, provando addirittura a stravolgere il senso delle norme, come nel caso della pianificazione paesaggistica.

Qual è l'interpretazione del ruolo di questo piano, da parte della Regione, nell'attuazione di quanto previsto dal Codice dei Beni Culturali, è facile desumerlo dal Preliminare di Piano Paesaggistico approvato da questa Amministrazione regionale, di concerto con il Ministero competente, nel novembre scorso, piuttosto che cercare in una parola l'indizio di una intenzionalità che è solo nella mente di alcuni e non certo nelle finalità della legge. Potrei continuare a lungo, rischiando solo di tediare i lettori

e perciò vengo alla considerazione di cui parlavo all'inizio. È indubbio che l'urbanistica italiana non abbia dato buona prova di sé, se rapportata a ciò che è avvenuto nei territori e città italiane negli ultimi venti-trent'anni. L'eccessivo consumo di suolo, i fenomeni legati all'abusivismo, alla dispersione e allo *sprawl*, alla devastazione di interi paesaggi, sono anche frutto della incapacità di governare le trasformazioni, di strumentazioni o piani urbanistici inadeguati, di auto referenzialità di molti dei responsabili sia dal punto di vista tecnico, disciplinare, amministrativo oltre che, naturalmente, politico.

A fronte di questa crisi sono state sperimentate strategie e politiche urbane, elaborati piani e attuati interventi in molte città del nostro paese. Lo stesso Vezio De Lucia ha svolto un ruolo non secondario, nella sua lunga esperienza, ministeriale,

nel commissariato straordinario per la ricostruzione, di assessore comunale, definendo il suo piano per Napoli un modello per l'Italia. Alla stessa corrente di pensiero di De Lucia sono ascrivibili alcuni urbanisti che, in quegli stessi anni in cui si avviava la redazione del nuovo Piano regolatore generale di Napoli, tacciavano le strategie che si delineavano a Milano, come forme di urbanistica contrattata, che avrebbero determinato lo stravolgimento e la rovina del capoluogo lombardo. Sappiamo come sono poi andate le cose, perciò oggi è utile confrontarsi su di una visione del governo dei processi di trasformazione del territorio oltre le teorie e le intenzionalità, ma anche relativamente alle sperimentazioni e alle esperienze fatte in tutti questi anni, per comprendere se quanto accaduto nell'ultimo quarto di secolo a Napoli e a Bagnoli, ci convincono di più del modo in cui si è rigenerata, per esempio, Milano.

**assessore regionale
al Governo del Territorio*

© RIPRODUZIONE RISERVATA





stati generali a vidor
«nuovo ponte subito
per i paesi e l'unesco»
/ APAG. 31

I nodi del traffico

«La Pedemontana soffocherà i centri Nuovo ponte subito per salvare i paesi»

Confartigianato: con la Superstrada più auto e tir su Vidor «Investire sulla viabilità di accesso o sarà la paralisi»

VIDOR. Benissimo la Pedemontana, che collegherà la Marca e il Vicentino in un batter d'occhio, ma senza un'adeguata rete di strade secondarie d'accesso si rischia la paralisi dei piccoli centri. Perché - con un casello sulla Feltrina - la nuova superstrada riverserà sulle strade della Marca, e in particolare della Sinistra Piave, flussi di auto e tir superiori a quelli attuali, già sufficienti a mandare in tilt la viabilità nelle ore di punta. A lanciare l'Sos è Confartigianato Veneto, che evidenzia anche tutte le criticità dell'attuale passaggio sul Piave a Vidor: il ponte che cade a pezzi, certo, ma anche i piccoli centri di Bigolino e Vidor soffocati da un traffico pensato per ben altre realtà. Morale: trovare subito i 40 milioni per il nuovo ponte (e la nuova viabilità di accesso) o le colline del Prosecco si riempiranno

di smog come un centro città. «Passante e Pedemontana saranno due assi molto forti» commenta Vendemiano Sartor, Confartigianato Treviso, «ma perché funzionino al massimo della loro potenzialità è necessario programmare una viabilità di secondo livello adeguata. Il ponte di Vidor sarà uno dei nodi più importanti, regola un sistema di relazioni commerciali e industriali verso il Quartier del Piave, la pianura e verso Trento. Ha due strozzature: il centro di Bigolino e Vidor, e l'infrastruttura data. Il traffico crescerà perché da Conegliano, per esempio, si raggiungerà più velocemente il Vicentino transitando sul ponte di Vidor e quindi sulla Feltrina, per poi immettersi sulla Pedemontana. Un semplice restauro del ponte attuale non sarebbe sufficiente, serve una rivoluzione della

viabilità con un passaggio sul Piave a valle rispetto al ponte attuale e un bypass che escluda i centri dei paesi». E i 40 milioni dove si trovano? «È sempre una questione di scelte. Non è una cifra così eccessiva come si potrebbe sembrare. Parliamo di una macroarea che ha la stessa estensione della famosa Pa-Tre-Ve, la Padova-Treviso-Venezia, perché con questa nuova infrastruttura colleghiamo Vicenza, Treviso e ci allunghiamo verso il Friuli, dove ci attendiamo una continuità di percorso con il tratto



STASERA

Al convegno i vertici di enti e associazioni

Entro il mese di febbraio, la Provincia di Treviso verificherà la stabilità delle arcate del ponte di Vidor. È l'anticipazione che verrà data questa sera, alle 20.30 al centro polifunzionale di Vidor, nel corso dell'incontro sul tema "Facciamolo il nuovo ponte di Vidor - Perché, quando, come". Interverranno il sindaco di Vidor Albino Cordiali, la segretaria della Cisl di Treviso e Belluno Cinzia Bonan, i rappresentanti di Assindustria Veneto Centro, i dirigenti dell'Associazione Unesco, la Provincia di Treviso e per la Camera di commercio di Treviso e Belluno Romano Tiozzo. Introduce e modera Anna Spinnato. Dalla Regione la presenza più attesa, quella di Elisa De Berti. L'appuntamento di questa sera è a cura dell'associazione "Nuovo ponte a Vidor" con i Comuni di Valdobbiadene, Pederobba e Vidor e prenderà in considerazione anche la messa in sicurezza del vecchio ponte. (fdm)

