

Rassegna del 19/02/2019

SCENARIO

19/02/2019	Arena	10	Transpotec torna e rilancia su infrastrutture e logistica	Zanetti Valeria	1
19/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Cav, Dibennardo nuovo ad E riparte la holding a Nordest	...	3
19/02/2019	Corriere di Verona	7	Permuta di immobili con Cariverona Croce Verde, si dimette l'intero cda	Presazzi Enrico	5
19/02/2019	Gazzettino Belluno	8	400mila euro per il dissesto idrogeologico - Interventi anti - alluvionali «Stanziati 400 mila euro»	Mdl	7
19/02/2019	Gazzettino Venezia	4	Alla Mantovani da tre mesi senza stipendio - Mantovani, lavoratori senza paga da tre mesi	Trevisan Elisio	9
19/02/2019	Gazzettino Venezia	4	Cvn, dipendenti preoccupati Una lettera ai commissari	R.V	11
19/02/2019	Gazzettino Venezia	6	Ritirata la delibera Sul ponte Molin via libera al Porto	Brunetti Roberta	12
19/02/2019	Gazzettino Venezia	6	«Progetto sbagliato, occasione persa»	Ballarin Gianluca	14
19/02/2019	Gazzettino Venezia	11	Turismo e porto saranno al centro del bilancio	Perini Roberto	15
19/02/2019	Gazzettino Venezia	8	Mestre Piano stazione: no da Pd, M5S e ambientalisti - «Stazione, è solo speculazione»	Sperandio Alvise	16
19/02/2019	Giornale di Vicenza	10	Veneto strade e Cav, grandi manovre «Si amplia e si cambiaper il futuro»	...	19
19/02/2019	Giornale di Vicenza	10	E la Venezia-Trieste con la terza corsia ha il corridoio verde	...	20
19/02/2019	Giornale di Vicenza	17	Geometri e Curia Patto per la salute di chiese e oratori	Pilastro Laura	21
19/02/2019	Mattino Padova	3	Intervista a Mauro Cazzaro - «Puntare sulla qualità della vita Il rinnovamento è contagioso»	C.MAL.	23
19/02/2019	Mattino Padova	13	Senza stipendio da 4 mesi presidio dei dipendenti di Coge	...	24
19/02/2019	Messaggero Veneto	16	Terza corsia, arrivano 146 ettari di "verde"	...	25
19/02/2019	Messaggero Veneto Udine	21	Assegno della Danieli: 900 mila euro per rifare le facciate del castello	Rigo Cristian	26
19/02/2019	Nuova Venezia	2	Mose, mitigazioni e ricerca ambientale affidate a luav e Ca' Foscari - Interventi di mitigazione paesaggistica Il Consorzio affida i lavoro allo luav	Tantucci Enrico	28
19/02/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	10	Cav, Dibennardo (Anas) è il nuovo capoazienda	...	30
19/02/2019	Piccolo Trieste	19	Lungomare di Barcola sfregiato I danni approdano in Regione	Toneri Laura	31
19/02/2019	Resto del Carlino Rovigo	7	Confapi, Fusaro è il nuovo presidente: succede a Duò	...	32
19/02/2019	Trentino	24	I vertici A22 ricevuti da Mattarella	...	33

RASSEGNE. Da giovedì a domenica in cinque padiglioni del quartiere il salone dedicato agli operatori del settore

Transpotec torna e rilancia su infrastrutture e logistica

Attesi in fiera anche Salvini e Zaia al convegno organizzato dell'Alis Grimaldi: «Rappresentiamo 1.350 imprese e 150 mila operatori»

Valeria Zanetti

Gli attori della filiera dell'autotrasporto e logistica si danno appuntamento in Fiera, a Verona, per Transpotec Logitec, da giovedì a domenica. La manifestazione, organizzata da Fiera Milano, sarà visitata anche da una parata di esponenti del governo, chiamati a raccolta da Alis, Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, per rispondere alle istanze del comparto.

Temi chiave, l'innovazione, la mobilità sostenibile, la digitalizzazione in trasporti e stoccaggio delle merci alle prese con una inevitabile trasformazione. L'Italia, infatti, secondo fonte Unrae, (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, ha il parco mezzi circolante più vecchio d'Europa, con età media di 13,5 anni. Il contesto di mercato si mantiene comunque positivo: il 2018 ha registrato +5,2% di immatricolazioni dei veicoli industriali superiori alle 3,5 tonnellate (25.615 unità); + 4,8% per i veicoli pesanti superiori a 16 tonnellate (20.573 unità).

Transpotec Logitec si esten-

derà su cinque padiglioni con aree esterne per l'esposizione dei mezzi e prova su strada. Il padiglione 11 sarà la vetrina dedicata al trasporto a temperatura controllata, la grande risorsa per garantire conservazione e tracciabilità anche della merce più delicata come il food, i medicinali, i prodotti florovivaistici, le opere d'arte. Il mondo dell'aftermarket - ricambistica, accessori, attrezzature, utensili, lubrificanti, servizi - sarà presentato all'interno dell'Aftermarket Village (padiglione 9), organizzato dalla rivista Parts Truck di DBInformation, che accoglierà le proposte di 34 aziende specializzate nella produzione e distribuzione di prodotti e servizi per la manutenzione e la riparazione dei mezzi pesanti.

Confermata la Piazza dell'Usato, in collaborazione con la testata *Camion Supermarket* di Sandhills Italy, su oltre 2.000 metri quadri.

La novità è il Logistic Village, ideato e realizzato da Fiap, Federazione italiana autotrasportatori professionali, al centro del padiglione 6 con spazio per incontri e workshop.

In questa cornice Alis sarà

presente con 700 metri quadrati di area espositiva. L'associazione ha organizzato cinque conferenze istituzionali, 20 sessioni tematiche e coinvolto 40 relatori, ritagliandosi un ruolo da protagonista. «Rappresentiamo il principale cluster italiano dei trasporti con 1.350 imprese associate, oltre 150 mila operatori che assicurano più di 140.300 collegamenti marittimi annuali e più di 120 linee di autostrade del mare, interporti e porti», dichiara il presidente, Guido Grimaldi, «Il nostro compito è farci collettore di istanze del comparto. Di questo parleremo agli esponenti del governo». Nei primi due giorni di manifestazione faranno tappa allo stand Alis per partecipare ad occasioni di confronto, Dario Galli e Edoardo Rixi, viceministri dello Sviluppo economico, Vannia Gava, Giuseppina Castiello e Armando Siri, sottosegretari a modalità sostenibile (ministero Ambiente), presidenza del Consiglio e Infrastrutture. Sabato mattina saranno coinvolti Matteo Salvini, vicepremier e Luca Zaia, presidente del Veneto. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Incontro di Speedhub giovedì alle 14.30

Parte da Verona Ri-Velo la rete innovativa per tutta la regione

Speedhub, digital innovation hub di Confindustria Verona, sarà da giovedì a domenica a Transpotec-Logitec in Fiera per raccontare anche il ruolo del Veronese nel sistema logistico nazionale ed europeo. Il territorio è infatti dotato di infrastrutture importanti e di un sistema formativo ad alta specializzazione, ben integrato con il mondo delle imprese grazie all'Its della logistica Last e al master dell'Università di Verona, Logimaster.

Speedhub gioca un ruolo chiave, collegando con la rete di Università e centri di ricerca, partner che insistono sull'asse del Brennero e imprese, chiamate ad accrescere la competitività del territorio grazie alle tecnologie 4.0. «Logistica 4.0 scelta strategica per un'azienda smart» è il tema del seminario che Speedhub organizza con il sostegno di Man Truck & Bus Italia spa, giovedì, alle 14.30, in sala Donizetti al padiglione 6.

All'appuntamento parteciperanno Giorgio Adami, vicepresidente Confindustria Verona per la competitività territoriale; Fabrizio Dallari, ordinario di Logistica e Supply chain management dell'Università Cattaneo - Liuc; Alessandro Smania, direttore marketing e comunicazione Man Truck & Bus Italia Spa; Emanuele Sali, senior strategy business development Sti spa;



Giorgio Adami

Fabio Orlandi, logistics operations manager Coca Cola Hbc Italia Srl; Elisa De Berti, assessore del Veneto ai Lavori pubblici, infrastrutture e trasporti, moderati da Rosalba Reggio, responsabile web Tv Sole 24 Ore. L'appuntamento è gratuito previa iscrizione su www.confindustria.vr.it (info: 045 8099426 - fondazione-speedhub@confindustria.vr.it). Durante la manifestazione, al padiglione 6, stand D8.3 saranno fornite inoltre tutte le informazioni sulla Rir, rete innovativa regionale della logistica Ri-Velo che Confindustria Verona sta promuovendo. L'iniziativa risale a fine ottobre, quando l'associazione avviò una fase di consultazione delle proprie associate, interessate al progetto, che ora è in dirittura d'arrivo. Alla costituzione seguirà la fase di accreditamento da parte della Regione che ha già riconosciuto 17 Rir. **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un'immagine dell'ultima edizione di Transpotec in fiera a Verona FOTO ENNEVI



Guido Grimaldi



Matteo Salvini

Cav, Dibennardo nuovo ad E riparte la holding a Nordest

Mossa a sorpresa: Anas «licenzia» Adiletta. Sinergia in Regione

VENEZIA Un cambio al vertice di Cav, Concessioni Autostradali Venete, che potrebbe segnare l'avvio di quella holding del Nordest vagheggiata da mesi fra Veneto e Friuli Venezia Giulia. Ieri mattina l'assemblea dei soci di Cav ha visto l'arrivo di un nuovo amministratore delegato. Esce Michele Adiletta ed entra Ugo Dibennardo, la scelta, come da statuto è di matrice Anas socia al 50% con la Regione nella società-scrigno che gestisce tangenziale di Mestre e Passante. Dibennardo è un nome tutt'altro che sconosciuto nell'universo Anas e pure in Veneto in cui è stato a lungo «plenipotenziario». Parliamo dell'ingegnere siciliano, classe 1968, che dagli esordi sulla Salerno-Reggio Calabria si è ritrovato come successore *in pectore*, pochi mesi fa, dell'ad Gianni Vittorio Armani occupando, nel frattempo, ruoli di volta in volta più impegnativi. Per lui si erano spesi i dipendenti con tanto di petizione on line ma alla fine la politica ha affidato il timone a Massimo Simonini. Il nuovo ad di Anas, per altro, definisce quella di Dibennardo «una scelta di grande profilo tecnico e manageriale» dedicando una riga anche per ringraziare Adiletta «per il positivo lavoro svolto in questi anni». Dibennardo, attualmente direttore della Direzione Operation e Coordinamento territoriale di Anas, in passato è stato anche direttore della Progettazione e dal 2004 al 2008 Capo compartimento Anas per il Veneto. «Vorrei attendere l'insediamento uff-

ciale il 27 - si schermisce lui - ma certo è che le novità non mancheranno fin da subito».

Chi lo conosce dice che conosce palmo a palmo il territorio. Di più, negli ultimi 18 mesi è stato protagonista, lavorando gomito a gomito con l'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti, dell'ingresso di Anas in Veneto Strade. Non stupisce che l'arrivo di Dibennardo sia salutato da De Berti con genuino entusiasmo: «Esprimo grande soddisfazione per la nomina, con lui lavoriamo già da tempo e proficuamente qui in Veneto. Su Cav ci sono progetti importanti per i quali servirà tutta la sua professionalità ed esperienza». E durante l'assemblea dei soci l'assessore avrebbe dettagliato quei «progetti importanti» proprio nella nascita di una holding nordestina delle autostrade che in Cav avrebbe, data la sua natura al 100% pubblica e bilanciata fra territorio e stato centrale, il nucleo ideale. Non a caso - e non capita sovente - all'assemblea di ieri era presente anche il responsabile Gestione Partecipate di Anas Vincenzo Acquafredda.

Dopo la riconferma nei mesi scorsi di un nuovo triennio come presidente di Luisa Serato (nomina regionale *ndr*), l'investitura di Dibennardo arriva con la conferma degli altri componenti del Cda Cav Renzo Ceron (Regione), Alessandro Maggioni (Regione) e Federica Ribechi (nomina Anas). Un solo consigliere Anas rispetto ai due di nomina regionale è il

compromesso scelto fin dall'inizio proprio per bilanciare il peso operativo della carica di ad in capo ad Anas. Ribechi avrebbe dovuto essere sostituita secondo un'indicazione data da Armani la scorsa estate ma così non è stato. Così come una riconferma dell'ad Adiletta non è arrivata. Anzi, gli sarebbe stato negato anche di arrivare al Cda del 27 febbraio in cui all'ordine del giorno c'è l'approvazione del bilancio.

Si chiude, così, una lunga stagione di lotte intestine alla società. A far esplodere il «caso Cav», due anni fa, era stata la vicenda dei «bandi illegittimi», due bandi per incarichi dirigenziali privi di tetto salariale emanati da Adiletta senza l'avallo del Cda. Dura la presa di posizione dei consiglieri regionali cui era seguito il no a brutto muso di Serato e, infine, del collegio sindacale. Di mezzo era successo di tutto, a partire dalle lettere anonime che accusavano Serato di aver usato l'auto blu per andare dalla sede mestrina della società a Venezia la sera del Redentore (accusa valutata e respinta dall'organismo di vigilanza).

E Serato, leghista, commenta così l'arrivo dell'ad siciliano (ma con casa a Mestre): «Saluto con un caloroso benvenuto il suo arrivo, ho già avuto modo di conoscerlo e credo possa nascere una collaborazione proficua per la società e il territorio, a cominciare dal fatto che Dibennardo, come la sottoscritta, ha molto a cuore il Veneto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il quadro



Porte girevoli in Cda di Cav, Concessionarie Autostradali Venete: se ne va dopo poco più di tre anni l'amministra-

tore delegato Michele Adiletta (in foto) e arriva Ugo Dibennardo. Il nuovo ad è un ingegnere siciliano, classe '68, che nei mesi scorsi, è stato protagonista di un testa a testa con Massimo Simonini come ad Anas



Nuovi vertici Ugo Dibennardo, Elisa De Berti e Luisa Serato

Permuta di immobili con Cariverona Croce Verde, si dimette l'intero cda

L'operazione coinvolge le sedi in centro storico e in Borgo Roma. Parola ai soci

VERONA La formula è quella classica dei «motivi personali». Ma dietro alle dimissioni dalla presidenza della Croce Verde dell'ex prefetto Perla Stancari si nasconderebbe un Risiko di usufrutti, permuta di immobili, perizie e presunti «mal di pancia» che coinvolge anche Fondazione Cariverona.

L'addio di Stancari, ufficializzato venerdì scorso, è stata un vero e proprio terremoto in Croce Verde, l'associazione di volontariato che vanta un «esercito» di 1.500 soccorritori impegnati nel primo soccorso. E tutto il consiglio di amministrazione è pronto a seguire l'(ormai) ex presidente nominata nel novembre del 2017: di fatto l'intero cda è dimissionario. Stancari, però, resterà al vertice dell'ente fino al prossimo 4 marzo «per senso di responsabilità». Entro tale data, infatti, si insedierà il nuovo segretario direttore che dovrà gestire l'ente in attesa della convocazione della nuova assemblea dei soci (i 1.500 volontari) che dovrà poi eleggere nuovo Cda e presidente. «La scelta di rimanere fino al 4 marzo è stata presa

per garantire continuità alle attività (e per evitare il rischio di commissariamento, ndr)», spiega Stancari, senza concedere nulla alla curiosità di chi vorrebbe conoscere meglio i retroscena dei «motivi personali». Perché l'ipotesi di contrasti con i vertici di Fondazione Cariverona, nelle ultime settimane è circolata spesso in città. «Nessun problema e nessun contrasto con Fondazione Cariverona» puntualizza l'ex prefetto. E anche dall'ente di via Forti, che ha appreso delle dimissioni dalla stampa, arriva una precisazione in tal senso. «Dobbiamo smentire l'ipotesi secondo la quale questa scelta (le dimissioni, ndr) originerebbe da possibili divergenze sorte con questa Fondazione in merito alla concessione della sede di Borgo Roma, di nostra proprietà», riporta una nota ufficiale.

La questione è legata all'immobile di via Polveriera Vecchia di proprietà di Cariverona dove la Croce Verde, in virtù di un comodato d'uso gratuito, ha la propria sede operativa. È la stessa Fondazione a confermare «l'esisten-

za di un accordo in fieri per trasferire a Croce Verde la proprietà di quell'immobile, operando una permuta con la proprietà di un immobile sito in via Libera, da tempo in usufrutto a Fondazione Cariverona». Il palazzo nel rione Carega, affacciato su lungadige Panvinio, dove è attualmente ospitata un'altra sede di Croce Verde e una serie di appartamenti che Fondazione ha destinato ad housing sociale, proprio sopra l'ex Centro Anziani «sfrattato» a fine ottobre per fine del comodato. «Ma il comodato (per il centro anziani, ndr) è in corso di rinnovo su domanda dell'amministrazione comunale» continua la nota di Fondazione.

Il problema della permuta starebbe tutto nelle stime del valore immobiliare dei due stabili, affidato ai periti: sarebbe infatti emerso che il palazzo di via Libera, in pieno centro storico, valga di più della struttura in Borgo Roma. E a dover dare l'ok alla proposta di Fondazione, deve essere l'assemblea dei soci di Croce Verde.

Enrico Presazzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le sedi

Via Libera
e Borgo
Roma
(a destra)



Ex prefetto
Perla Stancari,
presidente
dimissionario
della Croce
Verde
di Verona

Tambre**400mila euro
per il dissesto
idrogeologico**

La Regione Veneto ha stanziato 400mila euro per la difesa idrogeologica di Tambre. In tutto cinque interventi che copriranno altrettante aree al fine di mettere in sicurezza il territorio, preservandolo da esondazioni e frane. «I lavori partiranno già a primavera», spiega l'assessore regionale Bottacin. Si interverrà su Viaz, valle di Tambruz, Pala, Comun e Borsoi. Gli interventi osserveranno anche criteri per inserimento ambientale.

Pagina VIII

Interventi anti-alluvionali «Stanziati 400 mila euro»

►La Regione finanzia cinque cantieri: ►Bottacin: «Opere inserite in un quadro più ampio per la sicurezza del territorio»

LA CANALIZZAZIONE DELLA ACQUE E LA PULIZIA DEGLI ALVEI SONO CENTRALI PER LA SICUREZZA TAMBRE

Via libera agli interventi di difesa idrogeologica, nel territorio di Tambre. Cinque le località interessate: Viaz, valle di Tambruz, Pala, Comun e Borsoi. I lavori decolleranno nella stagione primaverile, per un importo complessivo di 400mila euro coperti dalla Regione Veneto. Opere fondamentali per rendere più sicuro il territorio.

FOSSAL DEI VIAZ

«In località Viaz, in prossimità di un rio minore denominato Fossal dei Viaz - spiega l'assessore regionale alla Difesa del suolo, Gianpaolo Bottacin - si provvederà al rinnovo di una serie di opere di difesa, che contribuiscono a far defluire le acque verso un tubo in calcestruzzo, fissato al di sotto della strada comunale di Viaz. Nello specifico, si procederà alla demoli-

zione delle vecchie opere presenti, come una briglia a pettine e i muri andatori, sostituiti da tre nuove briglie, una briglia a fessura, un guado. E una nuova opera di canalizzazione con vasca di invito al pre-esistente tubo, sotto la strada».

TAMBRUZ

Nella valle di Tambruz, invece, è presente una canalizzazione che consente alle acque meteoriche di attraversare la comunale di Viaz. E proprio in quella zona si prevede di realizzare tre nuove briglie. Per quanto riguarda Pala e Comun, dove insistono le canalizzazioni in malta e pietrame, si interverrà a livello di manutenzione. Così come lungo la vicinale di Ribeghi, in cui risultano necessari alcuni interventi su numerose opere idrauliche, fondamentali per raccogliere le acque meteoriche. Sì, perché in condizioni di maltempo le stesse acque, di fatto, scorrerebbero lungo la strada.

BORSOI

«In località Borsoi - aggiunge l'assessore Bottacin - è presente poi un versante in frana che si trova al di sopra di una serie di canalette in legname, costruite tempo fa dal Servizio forestale. E ora interamente ricoperte da

materiale detritico. Con questo nuovo intervento, proponiamo il consolidamento del versante attraverso l'utilizzo di opere di bioingegneria, oltre al recupero funzionale delle strutture preesistenti. Nel dettaglio, si provvederà alla realizzazione di tre opere miste legname e pietrame, lo "scoronamento" dei cigli e il conguaglio della colata detritica, con successivo rinverdimento».

Il quadro dei lavori si inserisce quindi in un più ampio contesto legato alla sicurezza di un territorio che presenta delle fragilità. E che va difeso e tutelato in maniera mirata e concreta: «Si tratta di interventi molto importanti - conclude Bottacin - e per i quali, come Regione del Veneto, abbiamo impegnato 400mila euro». A conferma che, a Tambre, la difesa idrogeologica è in cima alla scala delle priorità.

Mdi





DIFESA IDRAULICA Una delle vecchie briglie sulle quali si interverrà, anche mitigando visivamente i loro inserimento nell'ambiente

Mestre

Alla Mantovani
da tre mesi
senza stipendio

Da tre mesi senza paga, i lavoratori della Mantovani bloccano l'accesso al terminal traghetti di Fusina. In strada erano una sessantina degli 85 rimasti, ora dipendenti della CoGe che dall'agosto dell'anno scorso ha preso in "affitto d'azienda" il ramo costruzioni della Mantovani, scegliendo il terminal di Fusina perché pro-

prio lì ci sono i pontoni che la ditta utilizzava per costruire il Mose, uno dei principali appalti da cui sono stati estromessi. «Oltre a non avere il Mose, non arrivano nemmeno gli appalti esteri - denunciano i sindacati -, mentre i lavoratori attendono gli stipendi da dicembre, tredicesima compresa»

Trevisan a pagina IV

Mantovani, lavoratori senza paga da tre mesi

►Bloccato ieri l'accesso al terminal traghetti di Fusina
I sindacati chiedono in Regione l'intervento dell'Unità di crisi

LA COGE INTENDE CONCLUDERE L'ACQUISTO DELL'AZIENDA «INTANTO TIRINO FUORI 750MILA EURO DI PAGHE ARRETRATE»

LAVORO

MESTRE Fanno la guardia al bidone e per loro, abituati a lavorare nei grandi cantieri, non è entusiasmante, anche perché da due mesi non prendono lo stipendio e la tredicesima, e se tra qualche giorno non entreranno soldi nei conti correnti, i mesi diventeranno tre, dicembre, gennaio e febbraio. Dopo proteste e scioperi reiterati erano riusciti a farsi pagare ottobre ve e novembre ma è estenuante per i dipendenti della CoGe, la società di Milano (CoGe Costruzioni Genereali Srl) che dal primo agosto dell'anno scorso ha rilevato con un affitto d'azienda il ramo costruzioni della Ing. E. Mantovani Spa.

LA PROTESTA

Ieri mattina una sessantina degli 85 lavoratori rimasti, dopo che 31 hanno dato le dimissioni, si è piazzata in sciopero a presidiare l'entrata del terminal "Venice Ro-Port Mos", il terminal traghetti di Fusina dove la CoGemantovani ha uno dei tre appalti ancora attivi, oltre a quelli per

i servizi all'ospedale dell'Angelo di Mestre e a quello di Trento. Hanno scelto quel luogo, dopo aver protestato anche a Padova (dove c'è la sede locale dell'Azienda, e nel Rodigino da dove provengono parte dei lavoratori, oltre che da Ferrara e dal Veneziano) anche perché proprio lì ci sono i pontoni che Mantovani utilizzava per costruire il Mose, uno dei principali appalti: li tengono in ordine e gli fanno le manutenzioni sperando che il lavoro riprenda. Ma dal Mose, CoGemantovani è stata estromessa perché i commissari del Consorzio Venezia Nuova (il concessionario statale per i cantieri delle paratoie mobili a difesa della laguna e di Venezia) non si sono fidati a dare il nulla osta all'accreditamento in continuità con la vecchia Mantovani.

SINDACATI

«E oltre a non avere il Mose non arrivano nemmeno gli appalti esteri promessi per il raddoppio del porto di Costanza in Romania, per Expo Dubai, per l'Irlanda... - raccontavano ieri Francesco Andrisani, segretario Fillea-Cgil, Andrea Grazioso della Filca-Cisl e Gino Gregnanin della Feneal-Uil che hanno presentato in Regione una richiesta d'incontro urgente all'Unità di crisi -. In ogni caso, anche se si materializzassero quegli appalti, dato che la proprietà sostiene

che il nome Mantovani è ancora molto quotato fuori Italia, per i lavoratori locali cambierebbe poco perché solo alcuni di loro potrebbero andarci a lavorare».

Lo scorso fine settimana, mentre i Sindacati annunciavano il presidio di ieri mattina, l'Azienda guidata da Maria Manuela Ferrari, annunciava a sua volta che entro pochi giorni avrebbe potuto concretizzare l'acquisto della Mantovani anticipando l'operazione di 4 anni, impegnandosi quindi a una ricapitalizzazione in vista dell'effettivo rilancio della società, e promettendo di pagare gli arretrati i due tranches tra il 10 e il 20 marzo prossimi. I lavoratori in presidio ieri raccontavano di essere ormai in gravi difficoltà economiche in famiglia e di non sapere come tirare avanti, mentre i tre sindacalisti si chiedevano «come mai CoGe riesce a trovare i soldi per acquistare l'Azienda e ricapitalizzare, se davvero questo accadrà, è invece non riesce a recuperare i 750 mila euro per pagare gli stipendi arretrati».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PROTESTA I dipendenti della Coge Mantovani in protesta al terminal di Fusina (foto Nuove Tecniche)

Cvn, dipendenti preoccupati Una lettera ai commissari

LA RICHIESTA

VENEZIA Uno svuotamento progressivo del Consorzio Venezia Nuova rispetto alle proprie professionalità a favore di altre aziende come Comar e Thetis. Un processo che le rappresentanze dei lavoratori hanno già denunciato in una lettera ai commissari, e che ritengono in atto nonostante le rassicurazioni fornite. Quindi chiedono un incontro urgente con gli amministratori straordinari per essere maggiormente coinvolti nell'attività di riorganizzazione interna e per non trovarsi di fronte ad un nuovo organigramma già completato.

In particolare i lavoratori scrivono di non ritenere accettabile che il Cvn debba occuparsi solo del coordinamento delle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori assegnati alle piccole imprese. Ma soprattutto apparirebbe incomprensibile la rinuncia del Consorzio alla sua centralità e al ruolo trainante già dall'attuale fase di completamento e di avviamento triennale delle opere mobili.

«Prova di questo indirizzo sarebbe la soppressione dell'ufficio avviamento alle opere mobili, col conseguente distacco dei lavoratori qualificati, impiantisti, recentemente assunti in virtù delle loro pe-

culiari professionalità e che ora andranno a svolgere gli stessi compiti in altra società, la Comar - sostengono i lavoratori - ma anche l'esternalizzazione del servizio di gestione degli stipendi e di quello delle pratiche dello Spisal, con l'ingresso di altre società solo fino a qualche mese fa non venivano neanche prese in considerazione».

Nei giorni scorsi si è diffusa la notizia che il nuovo organigramma societario sarebbe pronto, senza alcuna discussione con i sindacati, e pare che alcune caselle siano state già riempite, «con l'attribuzione di posizioni di responsabilità e funzioni gerarchiche a consulenti esterni, creando una commistione tra le diverse realtà aziendali operanti in Arsenale» dicono ancora i rappresentanti dei lavoratori.

E aggiungono: «Abbiamo la netta sensazione che tutto stia passando sopra le nostre teste - raccontano - Vorremmo essere coinvolti dai commissari, anche nelle loro perplessità, per sentirci tutti nella stessa situazione. Invece continua a rimanerci oscura la strategia che intendono perseguire. Siamo preoccupati per le ricadute occupazionali che potrebbero generarsi a medio termine»

R.V

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritirata la delibera Sul ponte Molin via libera al Porto

► Si punta a limitare il voto del Consiglio comunale alla variante per non entrare nel merito del progetto che divide la maggioranza

**LAVEZZO:
«SOLUZIONE
MODERNA,
VANNO SENTITE
LE ASSOCIAZIONI
DISABILI»**

LA SVOLTA

VENEZIA Il progetto del nuovo ponte Molin, con la sua rampa ad "esse", potrebbe non passare più per il Consiglio Comunale. O meglio Ca' Farsetti potrebbe limitarsi a votare la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione della nuova struttura, che occupa una porzione di canale di competenza comunale, ma senza entrare nel merito del progetto, che a quel punto spetterebbe solo all'Autorità di sistema portuale. Questa è la soluzione a cui starebbe lavorando l'amministrazione comunale, dopo le difficoltà incontrate dal progetto nel suo iter in commissione consiliare, con la fiera opposizione

del leghista Giovanni Giusto. Per il momento l'unico dato certo è che ieri l'Urbanistica, che a suo tempo aveva proposto la delibera col progetto, ne ha chiesto la restituzione alle commissioni consiliari per «approfondimenti tecnici». Uno stop che potrebbe preludere a un cambio di strategia, anche per evitare uno scontro di maggioranza.

DELIBERA SBAGLIATA

L'attuale delibera, infatti, mette insieme la variante con il progetto. Quindi approvando l'una, il Consiglio comunale approverebbe anche l'altro. Ma se l'approvazione della variante è necessaria al Porto, di quella del progetto potrebbe fare a meno, trattandosi di un'opera in zona portuale e avendo già avuto tutti i via liberi tecnici (Soprintendenza compresa). Insomma una delibera sbagliata, a detta di molti in maggioranza, che oltretutto crea tensioni politiche. Molto meglio far votare i consiglieri comunali solo sulla variante per l'occupazione del canale, lascian-

do poi al Porto la libertà di agire. Ed ecco la decisione dell'Urbanistica di riprendersi la delibera. L'ennesimo colpo di scena di un tormentone che continua.

DIBATTITO APERTO

Ieri, nel dibattito che ha visto la città confrontarsi tra favorevoli e contrari, si è inserita anche l'associazione "Uno, nessuno, centomila". Il suo presidente, Giampaolo Lavezzo, in una lettera aperta inviata a sindaco, assessori, consiglieri comunali e di municipalità, Autorità portuale, si schiera a favore del progetto che rappresenta un «approccio culturale moderno», stigmatizzando però i tempi («Tre anni sono decisamente troppi») e la mancata consultazione delle associazioni locali per i diritti delle persone con disabilità. Ora la richiesta dell'associazione è di una «pubblica audizione» con tutti gli enti «per illustrarvi nel dettaglio la situazione e consentirvi di deliberare con cognizione di causa».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DISABILI Giampaolo Lavezzo





COME SARA' L'immagine del nuovo ponte Molin a San Basilio

L'intervento

«Progetto sbagliato, occasione persa»

di Gianluca Ballarin*

«IL METODO DELLA DECISIONE NON E' STATO DEI MIGLIORI OPPORTUNITA' DA NON SPRECARE»

Argomento difficile da affrontare quello dell'eliminazione delle barriere architettoniche. Ancora più difficile è dover mettere in luce le criticità di un progetto specifico, per me che sono al contempo architetto e zio di un ragazzo disabile che di una città accessibile ha un reale e urgente bisogno. Un progetto che comunque non è piaciuto alla città e che è diventato immediatamente un riferimento negativo per quei tanti veneziani molto sensibili alla monumentalità della loro città, che avevano già mostrato di non gradire gli interventi atti a rendere i ponti accessibili, arrivando qualcuno addirittura a proporre l'allontanamento dei disabili dai centri storici, come è apparso sui "social". Preoccupante.

E' necessaria, quindi una progettazione molto attenta, che risolva le esigenze dei disabili, ma che rispetti, con grande sensibilità, i contesti storici e monumentali. Questa attenzione evidentemente non è stata posta, visto il coro di commenti negativi al progetto dell'Autorità di sistema portuale. Di certo il metodo scelto dal presidente o "così o niente", usato nei confronti del Consiglio Comunale, non è stato certo quello migliore per mostrare sensibilità verso le esigenze città. Il progetto del Ponte Molin è in realtà un progetto di un doppio ponte, perché l'attuale ponte in legno, andrebbe sostituito da uno in cemento armato che farebbe da supporto a quello in acciaio destinato ai disabili e alla maratona, formando un incrocio, sopra il rio de San Basegio, fra la viabilità "normodotati" (in cemento) e la viabilità "accessibile" (in acciaio). Francamente non è comprensibile la necessità di mantenere un ponte in legno che ha sempre mantenuto un carattere di temporaneità fin dalla sua costruzione (1930), né esiste una logica nel dividere i flussi. Ciononostante si è

voluta creare una doppia modalità di fruizione del ponte, comportante un aggravio di costi, l'eccentrica curvatura delle rampe (con tanto di pericoloso pilastro in tratto di laguna battuto dallo scirocco e da un fortissimo moto ondoso) e la "tombatura" di un tratto di canale. Inoltre, tale la modalità incrociata comporta l'interruzione dei corrimani (problema già riscontrato sul ponte delle Guglie). Una più semplice passerella retta e priva di scalini (assolutamente fattibile) assolverebbe la funzione di unire le rive e lo farebbe con maggiore fluidità e sicurezza, con meno impatto, assolvendo anche all'importante funzione educativa di riunire maratoneti, normali e disabili su un percorso condiviso e inclusivo. Altro punto ingenuamente non risolto è quello del rapporto con il pontile Actv. Il progetto prevede un collegamento al pontile, ma non si è tenuto conto del fatto che le passerelle in legno per l'acqua alta andranno ad occludere completamente questo passaggio rendendolo inutile ai disabili.

Siamo ancora una volta davanti ad un importante evento architettonico che sconta i limiti di una generale sottocultura in materia di accessibilità, aggravata dalla mancata consultazione con chi vive quotidianamente i problemi della mobilità. Un'analisi più attenta e di più ampio respiro delle problematiche e delle potenzialità dell'area, avrebbe senz'altro incrementato la qualità del progetto. Per esempio, si poteva integrare nel progetto anche la realizzazione di almeno una riva d'acqua accessibile, utile a turisti a disabili, e magari un'area riservata alla sosta dei disabili, visto che l'unica possibilità di parcheggio a Piazzale Roma è ridicolmente sottodimensionata.

Piazzale Roma rimane ancora oggi un terminal poco soddisfacente per l'accessibilità. Speravo che con il rifacimento del ponte Molin venisse colta l'occasione per aprire una nuova e funzionale "porta" accessibile verso Dorsoduro, San Marco e Castello. Invece si è voluta perdere l'occasione.

*architetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Turismo e porto saranno al centro del bilancio

► In vista del Consiglio i gruppi fissano i punti principali

BOCCATO (MISTO):
«RILANCIARE L'ODG»

IL LEGHISTA DOLFIN:
«AIUTARE LA PORTUALITÀ»

MONTANARIELLO (PD):
«RISOLVERE IL CASO DUSE»

CHIOGGIA

I capigruppo consiliari si riuniranno in queste ore. Definiranno l'ordine del giorno della seduta che si terrà entro fine mese, che sarà preliminare alla discussione del bilancio. Già fissato un elenco di punti di notevole interesse. La consigliera Maria Chiara Boccato (Gruppo misto) ha sollecitato un confronto sul ruolo del Comune nell'ambito dell'Organizzazione per la gestione delle destinazioni (Ogd), erede del ruolo che fu appannaggio dell'ormai soppressa Azienda di promozione turistica (Apt). L'azione del nuovo organismo, presieduto da un rappresentante dell'Amministrazione cittadina, risulta paralizzata dalle forti divergenze d'opinione sorte tra le associazioni cui fanno riferimento gli operatori dei settori ricettivo, balneare e commerciale. Un paio di mesi fa, il sindaco Alessandro Ferro era giunto al punto di minacciarne l'abolizione. Sta di fatto che nulla di concreto è stato ancora previsto, in vista dell'ormai vicino inizio della stagione turistica.

PORTO E NAVI

Il capogruppo leghista Marco Dolfin, invece, reclama chiarezza nel merito che delle azioni che Comune intenderebbe intraprendere a sostegno della portualità la quale, ormai da

parecchi anni, versa in crisi profonda. Mentre infuriano le polemiche sulle potenzialità dell'avveniristico terminal per le navi porta container proposto dalla società "Vgate", al largo della foce del Brenta (collegato a terra mediante un ponte stradale e ferroviario), Val da Rio sta morendo perché alcune secche, formatesi nel corso degli ultimi anni, impediscono il passaggio sicuro dei cargo.

Jonatan Montanariello, del Partito democratico, spinge invece affinché sia risolta l'ormai annosa vicenda dell'arena Duse. Il teatro all'aperto, vicinissimo alla spiaggia, costato ben sette miliardi delle vecchie lire (3 milioni e mezzo di euro) fu abbandonato pochi anni dopo l'inaugurazione a causa degli inaccettabili costi di gestione. La struttura mostra evidenti segni di degrado: infiltrazioni d'acqua piovana nei locali sottostanti le gradinate; distacco degli intonaci; umidità diffusa sulle pareti dei locali di servizio. Beniamino Boscolo (Forza Italia) suggerisce, infine, l'avvio di azioni finalizzate al recupero del Kursaal, anch'esso caduto in disuso a pochi anni dall'inaugurazione. Era stato creato in funzione delle esigenze dell'Apt, successivamente azzerata.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONSIGLIO Nella prossima seduta s'inizia a parlare di bilancio



Mestre

Piano stazione: no da Pd, M5S e ambientalisti

L'accordo di programma sulla stazione di Mestre? «Solo una speculazione immobiliare» che porterà nuove attività alberghiere e commerciali in un'area che non ne ha bisogno. Alla vigilia del dibattito in commissione sull'intesa firmata da Comune e Ferrovie, Ecoistituto del Veneto e Movimento 5 Stelle puntano il dito contro il progetto. Ma anche il Pd accusa il Comune di avere perso quattro anni con un accordo che peggiora la situazione, rischiando di portare al collasso il trasporto pubblico locale.

Sperandio a pagina VIII

«Stazione, è solo speculazione»

► Ambientalisti e Movimento 5 Stelle hanno presentato ▶ Le critiche: ci sono già troppi alberghi in crisi in extremis le osservazioni all'Accordo di programma e la mobilità pubblica verrà ancora più sacrificata

URBANISTICA

MESTRE «Con il pretesto di riqualificare la stazione in realtà si realizza una grande speculazione immobiliare, inserendo delle funzioni, alberghiere e commerciali, che alla città non servono e compromettendo gli spazi pubblici di mobilità che già nella situazione attuale sono sacrificati». È una bocciatura senza riserve quella che Ecoistituto del Veneto, Urbanistica democratica e Movimento 5 stelle riservano all'accordo di programma che il Comune ha voluto per ridisegnare la zona della stazione. Ambientalisti e pentastellati hanno presentato le osservazioni al fotofinish lo scorso 21 gennaio al termine del mese di tempo disponibile.

BLITZ NATALIZIO

«È stato un blitz natalizio senza alcuna discussione in Consiglio comunale né in città – afferma Michele Boato – La stazione di Mestre è il cuore del Nordest con mezzo migliaio di treni e 85mila viaggiatori al giorno, eppure è la stazione

peggiore d'Italia. Hanno previsto due torri alte 100 metri al posto dell'ex palazzo delle Poste e subito di fianco, gli spazi pubblici saranno ridotti, addirittura arriveranno a dimezzare la piazzetta dei taxi e sarà interrotta anche la pista ciclabile da via Dante. La stazione diventerà ancora più invivibile».

A detta di Stefano Boato la grande piastra sopraelevata che, leggermente spostata rispetto a via Piave, dall'altezza di via Venezia andrà verso Marghera non si farà. «Ferrovie deve cercare un investitore e se non lo trova entro un anno la palla torna al Comune – ricorda – A parte che ancora non si sa bene che cosa conterrà, una struttura del genere può funzionare solo se è un viale urbano molto frequentato, tanto più che non ci sarà nessun collegamento con la galleria commerciale sotterranea che sarà scavata dalla stazione del tram».

TORRI BOCCIAE

Sulle torri, emblema del progetto, ambientalisti e pentastellati avanzano la richiesta al

Comune: «Non si faccia la seconda e la prima sia riportata alle dimensioni originarie, non a 30 metri». Peraltro, aggiunge Davide Scano dei Cinquestelle, «nell'accordo non sono neanche citati il proprietario dell'ex palazzo delle Poste e neppure Salini per quanto riguarda via Ulloa. Si vanno a prevedere nuovi alberghi quando le stesse associazioni di categoria del settore, Ava e Abav, evidenziano che il fatturato è in calo sia a Venezia che a Mestre. C'è poi il problema del parco Piraghetto: il previsto ampliamento dell'area verde sarà dimezzato in cambio di altri immobili, parcheggi e ancora altro commerciale, che alla fine si estenderà complessivamente su 20 mila metri



quadrati di negozi».

SPAZIO AI PEDONI

Ma le obiezioni non si fermano qui. Carlo Giacomini, ricercatore dello Iuav, chiede di «stravolgere completamente l'approccio. Questa stazione ha valenza nazionale e ormai non c'è più spazio di movimento per i viaggiatori che si riducono al minimo persino i marciapiedi. Addirittura la torre andrà a occupare l'intero sedime dalla parte della ferrovia,

incombendo sul primo binario, con il risultato che se ci fosse un incendio i mezzi di soccorso farebbero fatica ad arrivare».

E prosegue con una proposta: «La mobilità pubblica in base a questo progetto sarà compressa, bisognerebbe avere il coraggio di creare una zona a traffico limitato per tutto il piazzale antistante, deviando il traffico privato tra via Cappuccina e via Piave lungo

via Ortigara e l'area in disuso che era stata utilizzata già al tempo dei cantieri per la costruzione del sottopasso del tram. Non solo, sul lato di Marghera, oltre ai parcheggi dove andare ad attestare il traffico d'ingresso in città, si potrebbe realizzare uno snodo d'accesso anche per il trasporto pubblico collegato alla piastra che, così com'è immaginata, non coinvolge neppure l'area Salini».

Alvise Sperandio

In municipio



Oggi il dibattito in commissione

Approda oggi in commissione consiliare in municipio a Mestre il dibattito sull'Accordo di programma per la "riqualificazione dell'ambito urbano afferente la stazione di Mestre e la realizzazione di una struttura di collegamento fra Mestre e Marghera".



I FRATELLI BOATO

«Un blitz natalizio senza discussione in Consiglio comunale, la grande piastra sopra ai binari non si farà mai e gli spazi pubblici verranno compressi»



IL TERMINAL DI MESTRE Il fascio di binari, la stazione attuale e via Trento che prosegue su viale della Stazione

INFRASTRUTTURE E SOCIETÀ. La concessionaria che gestisce il Passante da ieri ha un nuovo Ad: Ugo Dibennardo

Veneto strade e Cav, grandi manovre «Si amplia e si cambia per il futuro»

De Berti: «Ipotesi maxi holding? Presto per dirlo. Ma con Anas abbiamo grandi progetti»

Grandi manovre nelle due società venete che gestiscono le infrastrutture viarie: la settimana scorsa in Commissione al Ferro Fini è stata presentata la modifica alla legge istitutiva di Veneto Strade in vista dell'entrata in Cda di Anas (51%). E ieri si è svolta l'assemblea di Cav, concessionaria che gestisce il Passante di Mestre, dopo mesi di impasse con l'insediamento del nuovo board guidato dall'Ad Ugo Dibennardo, in quota Anas, che subentra a Michele Adiletta arrivato nel 2015. «Stiamo parlando - commenta l'assessore alle infrastrutture, Elisa De Berti - di due esempi virtuosi di gestione delle strade. Cav a livello nazionale è l'unica a vantare gli utili investiti in infrastrutture a servizio del territorio. E Veneto Strade si occupa benissimo di manutenzione e progettazione delle strade regionali e statali. Ora studieremo a livello tecnico come sfruttare al meglio». Tradotto vuol dire che Cav è destinata a diventare la holding delle autostrade del Nordest, magari coinvolgendo Pedemontana? De Berti smonta ogni ipotesi. «È presto, stiamo studiando». Anche perché c'è anche la partita dell'autonomia da considerare: le infrastrutture rappresentano uno dei nodi politici da sciogliere in questi giorni.

Al momento tante ipotesi.

VENETO STRADE. E due i fatti.

Primo. In Commissione è approdata la legge per cambiare veste a Veneto Strade e per «modificare le competenze in modo tale che non ci siano norme che possano comprimere le sue potenzialità», dice De Berti. Un adeguamento dovuto per il cambio di assetto societario (fuori le Province entra Anas). Questo adeguamento normativo prevede che alla società siano aggiunte anche funzioni di ricerca, sperimentazione e sviluppo delle mobilità. La legge approderà in Consiglio per metà marzo. Intanto, la bozza con la riclassificazione delle strade è all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, poi passerà il vaglio delle Commissioni parlamentari e quindi la firma con decreto del presidente del Consiglio dei ministri. «In quel momento avverrà la svolta delle strade e grazie ai trasferimenti che arriveranno a Veneto Strade per la gestione dei 700 chilometri di ex regionali che diventeranno statali - spiega De Berti - arriveranno anche le risorse per la Grezzanella a Villafranca e sulla varazione del SR10 nel Padovano».

CAVE IL FUTURO. Secondo fat-

to. In casa Cav ieri l'assemblea ha sbloccato l'attività del Cda: Dibennardo, ora direttore della Direzione Operation e Coordinamento territoriale di Anas, ex direttore della Progettazione della società e dal 2004 al 2008 capo comparto Anas per il Veneto, è il nuovo Ad. La sua investitura arriva contestualmente alla conferma degli altri componenti del Cda: la presidente Luisa Serato (Regione), con i consiglieri Renzo Ceron (Regione), Alessandro Maggioni (Regione) e Federica Ribechi (Anas). «Anche qui - ha dichiarato De Berti - apriremo un tavolo tecnico con Anas per capire come Cav potrà essere utile al meglio per i veneti e allargare le possibilità di cosa si potrà occupare. Abbiamo tante idee che ci frullano in testa».

PIANO MOBILITÀ. Entro la fine dell'anno poi l'assessore De Berti annuncia il Piano strategico della mobilità. «Al momento siamo alla definizione dell'indice. Si è da poco avviato il tavolo tecnico e scientifico dei consulenti. Il piano non sarà un elenco di opere da fare, ma una visione della mobilità veneta di passeggeri e merci in tutte le modalità. Sarà una scelta condivisa e useremo il metodo del processo del dibattito pubblico per costruirlo». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da sinistra: Ugo Dibennardo, Elisa De Berti e Luisa Serato



AUTOVIE VENETE. I lavori fatti nel tratto veneto

E la Venezia-Trieste con la terza corsia ha il corridoio verde

Piantagione di quasi 100 mila alberi, per un investimento da 20 milioni, per mitigare l'impatto

VENEZIA-TRIESTE

Un «corridoio» verde di 146 ettari: circa 200 campi da calcio. La costruzione della terza corsia dell'A4 Venezia-Trieste «viaggia parallelamente agli interventi a difesa dell'ambiente», per cui Autovie Venete ha investito quasi 20 milioni. Verranno piantati lungo l'intera tratta interessata dall'allargamento della carreggiata quasi 100 mila alberi. «Arbusti, alberi, boschetti, piante lacustri e siepi - fa sapere la società - sono utili anche per mascherare l'opera, ridurre l'inquinamento e assorbire il rumore».

E fanno «da cortina antiabbagliante, svolgono un'azione antierosiva e un effetto frangivento, migliorano la qualità dell'aria». La terza corsia è un modello in tal senso. Sono state scelte le specie più adatte. E poi «piante lacustri e siepi trovano il loro habitat naturale nei bacini per il trattamento dell'acqua di piattaforma e negli impianti di trattamento delle acque meteoriche».

Il progetto è nel rispetto delle prescrizioni del Cipe. Nel primo lotto della terza corsia (Quarto d'Altino - San Donà) sono stati realizzati anche due sottopassi per la fauna di piccola e media taglia e messe a dimora più di 80 mila piante e predisposte 31 aree bacini per l'acqua: 2,7 milioni di investimento. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un'opera di mitigazione



LA PROPOSTA. La categoria di professionisti pensa a un fondo rotativo

Geometri e Curia Patto per la salute di chiese e oratori

La presidente del collegio berico, Zaupa: «Le spese per rilievi e diagnosi le anticiperebbe la nostra cassa»
Sono 591 gli edifici di culto nella diocesi vicentina

**A livello nazionale
la cassa
dei geometri
potrebbe mettere
a disposizione
3 milioni di euro**

Laura Pilastro

La messa in sicurezza, il censimento, l'abbattimento delle barriere architettoniche, la valorizzazione energetica. È lungo l'elenco delle necessità per gli edifici di culto vicentini e veneti, spesso in balia del tempo e dell'usura. Un patrimonio che, solo considerando le chiese, conta 4.284 immobili: un numero che va rivisto decisamente al rialzo se nel computo si aggiungono asili, cimiteri, campi da calcio, oratori e qualsiasi altra proprietà delle diocesi. È per rendere più rapido ed efficace il processo di regolarizzazione, dalla registrazione al catasto fino alle manutenzioni, che la Consulta veneta dei geometri ha avanzato una proposta alla Cei che se andrà in porto permetterà di mettere a disposizione delle parrocchie 3 milioni di euro a livello nazionale, soltanto per il 2019. Si tratta di un fondo rotativo che anticiperebbe per conto della Curia, spesso impossibilitata ad avere in tempi rapidi le risorse econo-

miche necessarie per gli interventi, le spese da sostenere per tutte le operazioni che servono alla valorizzazione del patrimonio immobiliare.

Un'ipotesi che ieri è stata illustrata dal presidente del Collegio dei geometri di Venezia, Paolo Biscaro, e dalla sua omologa per la provincia di Vicenza, Alessia Zaupa, al salone Koinè dedicato alla filiera internazionale del settore religioso. «I geometri del Veneto - spiega Zaupa - stanno costruendo un progetto che vuole fare della nostra regione un laboratorio della collaborazione con la chiesa con l'obiettivo di mettere in sicurezza tutti gli edifici di culto e non, appartenenti alla Curia». E l'aspetto economico è solo una parte della partita, perché la categoria intende offrire soprattutto «il proprio know-how». Che in passato il Consiglio nazionale dei geometri e la relativa cassa hanno messo a disposizione della Croce rossa italiana e dell'Anci. Stavolta le convenzioni con le diocesi, le parrocchie e tutti i soggetti che appartengono al mondo religioso avrebbero lo scopo di sviluppare operazioni di censimento, due diligence, efficientamento energetico, rilievo, diagnosi, monitoraggio, regolarizzazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare e infrastrutturale de-

gli edifici di culto, che solo nella diocesi di Vicenza - la quarta, dopo Padova, Verona e Belluno-Feltre, per numero di chiese - sono 591, secondo i dati dell'Ufficio nazionale per i beni culturali ecclesiastici e l'edilizia di culto della Cei.

Una delle necessità, ad esempio, oltre alle manutenzioni, è quella di registrare al catasto quegli edifici non in regola da questo punto di vista. Una condizione imprescindibile per mettere a reddito alcuni immobili.

«La sicurezza dei beni di un territorio - interviene Biscaro - passa anche attraverso la prevenzione e i geometri del Veneto vogliono contribuire con la propria professionalità a questo percorso». E se l'accordo andrà a buon fine il modello veneto potrà essere replicato su base nazionale, prosegue il presidente: «Così si contribuirà ad evitare il ripetersi di avvenimenti che in alcuni casi hanno portato al danneggiamento di beni che fanno parte del nostro patrimonio artistico-culturale». In attesa che l'ipotesi si concretizzi, un segnale "portafortuna" forse c'è: «La professione del geometra - racconta Biscaro, sorridendo - nasce con un regio decreto dell'11 febbraio del 1929, esattamente la stessa data in cui sono stati sottoscritti i Patti Lateranensi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Veneto potrebbe diventare apripista di un progetto nazionale

Il presidente dei costruttori padovani è ottimista ma anche cauto
«Dobbiamo fare in modo che questi progetti poi si realizzino»

«Puntare sulla qualità della vita Il rinnovamento è contagioso»

L'INTERVISTA

«**L**a rigenerazione è contagiosa. Se il livello di qualità ambientale di un quartiere si alza, il mercato poi si adegua. È un circolo virtuoso».

Il presidente di Ance Padova (l'associazione costruttori) Mauro Cazzaro, presidente della Cazzaro Costruzioni srl di Trebaseleghe, predica ottimismo ma anche cautela: «Tutti questi progetti devono poi andare in porto», avverte.

Presidente, come giudica questo interesse sullo sviluppo della città?

«Mi auguro che i progetti si concretizzino. I tempi sono maturi. Il nostro territorio, all'interno del nuovo triangolo industriale Milano-Bologna-Venezia cresce a medie europee. Dobbiamo tradurre l'interesse in iniziative concrete».

Perché, secondo lei, i fondi immobiliari guardano a Padova?

«I segnali che abbiamo ci dicono che la città ha potenzialità enormi ma non espresse. Pensiamo ai driver importantissimi che abbiamo. Ne cito alcuni: l'università, con

60 mila studenti e tutto l'indotto; il Santo che ha milioni di visitatori da tutto il mondo ogni anno; lo splendore culturale e artistico che troverà un riconoscimento con l'Urbs Picta e l'Unesco; e poi l'eccellenza sanitaria che va tutelata e difesa. Tutto questo porta grandi aspettative su Padova. E sono le aspettative che fanno il mercato».

Cosa si può fare per aiutare lo sviluppo?

«Ne stiamo discutendo da mesi sui molti tavoli assieme ai protagonisti dell'economia cittadina. Una prima idea è quella di provare a mettere in piedi una certificazione della qualità della vita in alcuni quartieri, per poi estenderla all'intera città».

E la politica come interviene in tutto questo?

«Da quello che posso vedere in città c'è un'amministrazione molto attiva, che però spesso viene bloccata dalle procedure burocratiche. Questo è un grosso problema».

Soluzioni?

«Bisogna invertire il paradigma: sono le idee che comandano sulle norme, non possono essere le norme che ingabbiano le idee». —

C.MAL.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

«L'amministrazione è molto attiva ma spesso bloccata dalla burocrazia
Va invertito questo paradigma»



MAURO CAZZARO
PRESIDENTE DELL'ANCE DI PADOVA
PER IL BIENNIO 2017-2019



LA PROTESTA

Senza stipendio da 4 mesi presidio dei dipendenti di Coge

Nessuna garanzia per il futuro e in previsione un taglio di altri trenta posti di lavoro. I sindacati: «Intervenga la Regione con un tavolo»

VENEZIA. Senza stipendio da quattro mesi e senza garanzie di lavoro per il futuro, gli 85 dipendenti rimasti alla Coge Mantovani (l'ex Mantovani spa) ieri hanno manifestato con un presidio durato quasi tutto il giorno, davanti all'entrata del terminal traghetti di Fusina, gestito da una società di cui la Mantovani spa, della famiglia Chiarotto, è ancora socia. «Siamo qui per chiedere, innanzitutto, rispetto per operai e impiegati e impiegate della Coge Mantovani che ora vuole tagliare altri trenta posti di lavoro», hanno spiegato i segretari dei tre sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil veneziane, Francesco Andrisani, Andrea Grazioso, Gino Gregnain. «Abbiamo proclamato lo dello stato di agitazione per l'incertezza sul futuro occupazionale e le mancate retribuzioni».

NESSUNA PROSPETTIVA

I lavoratori della Coge, infatti, non solo sono costretti a lavorare senza stipendio e tredicesima da mesi, ma non vedono alcuna prospettiva per il loro posto di lavoro, dopo la formulazione dell'atto di acquisto della Mantovani spa in concordato fallimentare. I sindacati hanno chiesto

la convocazione di un tavolo all'Unità di crisi della Regione che si è impegnata a fare la sua parte.

LA CRISI

La crisi della Ingegnere Mantovani spa è cominciata nel 2014, anno in cui è scoppiato lo scandalo delle tangenti della magistratura pagate per i cantieri delle barriere mobili del Mose, che ha coinvolto i vertici della Mantovani (con l'allontanamento del manager Piergiorgio Baita, sommerso dai procedimenti giudiziari) e della Giunta regionale veneta con l'arresto dell'ex presidente Giancarlo Galan e dell'assessore Renato Chisso. Prima dello scandalo e dell'arresto di Baita, la Mantovani era la più grande impresa del Consorzio Venezia Nuova che aveva il monopolio dei cantieri di lavoro in laguna, allora la società fatturava oltre 400 milioni di euro e aveva quasi 400 addetti. Poi, mese dopo mese, le dichiarazioni di esuberi hanno ridotto i dipendenti a 116 fino all'agosto del 2018 quando in soccorso di Mantovani è arrivata Coge che l'ha affittata come ramo d'azienda.

Per parte sua l'azienda fa sapere di essere in attesa del saldo delle fatture per le attività svolte nei tre cantieri di Mestre, Trento e Fusina (la cifra si aggirerebbe intorno ai 3 milioni di euro) e che sarebbe pronta a saldare quanto dovuto in due tranche tra il 10 e il 20 marzo prossimo. —



Il presidio dei lavoratori di Coge Mantovani ieri a Fusina



INVESTITI 20 MILIONI

Terza corsia, arrivano 146 ettari di “verde”

UDINE. Un “corridoio” verde di 146 ettari, grande quanto circa 200 campi da calcio. La costruzione della terza corsia viaggia parallelamente agli interventi a difesa dell’ambiente.

Per l’infrastruttura ecologica Autovie Venete ha investito quasi 20 milioni di euro. Complessivamente verranno piantati lungo l’intera tratta interessata dall’allargamento della carreggiata quasi 100 mila alberi. Non solo bitume, calcestruzzo e acciaio. Costruire grandi infrastrutture viarie, dotandole di tutti i servizi indispensabili a renderle ecosostenibili, rappresenta da sempre la filosofia della Concessionaria. Anche perché arbusti, alberi, boschetti, piante lacustri e siepi fanno rima con migliore qualità di vita per chi, in quel territorio, ci vive e ci lavora. Sono fondamentali per mascherare l’opera, ridurre l’inquinamento e assorbire il rumore dei mezzi; fungono da cortina antiabbagliante; hanno un’azione antierosiva e un effetto frangivento; creano un ambiente favorevole per lo sviluppo e il popolamento della fauna locale con positive ricadute sulla biodiversità. —



Autovie pensa alla natura



ART BONUS

Assegno della Danieli: 900 mila euro per rifare le facciate del castello

Saranno sistemate anche le scale per le sale e la torretta
Il Comune interverrà all'interno, riallestendo il terzo piano

Cristian Rigo

La Danieli staccherà un assegno da 900 mila euro per rimettere a nuovo l'esterno del castello di Udine. «Non ci limiteremo alla tinteggiatura – aveva assicurato il presidente del colosso dell'acciaio Gianpietro Benedetti –, sistemereemo anche la torretta e soprattutto le scale d'accesso». Ed effettivamente nell'elenco delle opere che saranno realizzate sembrano comprese non solo le due scalinate, quella davanti e quella sul retro che conduce direttamente nel salone del Parlamento, ma pure la specola e l'area adiacente al maniero da dove si può godere di una splendida vista su tutta la città.

Approfitando dell'Art bonus consente un credito di imposta pari al 65% dell'importo donato a chi effettua erogazioni liberali a sostegno del patrimonio culturale pubblico

zioni liberali a sostegno del patrimonio culturale pubblico, la Danieli ha già restaurato l'angelo, il campanile della chiesa di Santa Maria di castello, la torre dell'orologio e i due Mori, le statue, compresi Ercole e Caco e la loggia di San Giovanni.

Un lungo elenco destinato ad allungarsi a breve. Ieri la giunta comunale ha approvato il protocollo d'intesa con la Soprintendenza, la stessa Danieli e l'associazione industriali. «A settembre è stato proprio l'ingegnere Benedetti a comunicarci l'intenzione di voler intervenire ancora a sostegno della città – ha riferito l'assessore alla Cultura, Fabrizio Cigolot – e il mese dopo c'è stato un primo incontro per elaborare il progetto che poi è stato firmato dall'architetto Massimo De Paoli. Per noi si tratta di un intervento

fondamentale considerata la volontà del sindaco Pietro Fontanini di valorizzare il castello che è il luogo simbolo per eccellenza del capoluogo del Friuli».

E mentre la Danieli sistemerà l'esterno, il Comune lavorerà all'interno: «Abbiamo dato il via libera al riallestimento del terzo piano dove ha sede il museo friulano di storia della fotografia. La curatrice Silvia Bianco insieme all'esperto Roberto Del Grande ha fatto una ricognizione degli spazi disponibili e del patrimonio per proporre un percorso tematico con anche supporti multimediali su cui puntiamo molto». Sarà inoltre sistemato il piano nobile, dove è ospitata la Galleria d'arte antica con i pregevoli dipinti, tra gli altri, del Tiepolo, del Carpaccio e di Caravaggio. –

BY-NC-ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI

I PUNTI



Art bonus

Il contributo consente un credito di imposta pari al 65 per cento dell'importo donato a chi effettua erogazioni liberali a sostegno del patrimonio culturale pubblico



Gli altri interventi

Danieli ha già restaurato l'angelo, il campanile della chiesa di Santa Maria di castello, la torre dell'orologio e i due Mori, le statue, compresi Ercole e Caco e la loggia di San Giovanni



Il Comune

Lavorerà all'interno: è stato dato il via libera al riallestimento del terzo piano dove ha sede il museo friulano di storia della fotografia. La curatrice Silvia Bianco insieme all'esperto Roberto Del Grande ha fatto una prima ricognizione





Danieli continua ad investire nel recupero artistico: saranno rimesse a nuovo le facciate del castello



Mose, mitigazioni e ricerca ambientale affidate a Iuav e Ca' Foscari

Inizia il dopo-Mose. Il Cvn ha affidato allo Iuav la progettazione degli interventi di mitigazione ambientale: una collinetta con gli alberi nella nuova isola del bacàn, percorsi pedonali, una penisola interrata per "coprire" il porto-rifugio a ridosso

dell'oasi di Ca' Roman (nella foto di Alvisè Bagagiolo, la bocca di porto di Chioggia). E il Provveditorato alle opere pubbliche ha stanziato 10 milioni per studiare l'equilibrio della laguna: progetto affidato a Iuav e Ca' Foscari. TANTUCCI / PAGINE 2 E 3

Interventi di mitigazione paesaggistica Il Consorzio affida i lavori allo Iuav

Tra le proposte una collinetta verde sull'isola alla Bocca di porto del Lido e percorsi pedonali per ammirare la laguna

Via libera anche ai progetti di mitigazione paesaggistica

Enrico Tantucci

VENEZIA. Via anche all' "abbellimento" paesaggistico del Mose, ormai avviato alla fase conclusiva. Il Consorzio Venezia Nuova ha, infatti, ufficialmente affidato allo Iuav anche la progettazione di questo tipo di interventi, rimasti a lungo *in stand by*.

«A occuparsi della progettazione», spiega il rettore dello Iuav, Alberto Ferlenga, «saranno, oltre a me gli architetti Carlo Magnani, Aldo Aymonino e Alberto Cecchetto, che si erano già occupati anche di quelli di carattere architettonico. Alcune delle nostre proposte erano state già esposte nella mostra organizzata qualche tempo fa all'Arsenale in occasione dell'ultima Biennale Architettura. Ora saranno formalizzate in un progetto vero e proprio, perché poi il Consorzio possa appaltare la progettazione esecutiva e la realizzazione vera e propria

delle opere».

Già nel 2004 l'allora Magistrato alle Acque di Venezia, ora Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, su indicazione del ministero dei Beni culturali espressa in Commissione di salvaguardia, aveva incaricato lo Iuav di eseguire lo "Studio per l'inserimento architettonico e paesaggistico delle opere mobili alle bocche lagunari" per definire differenti scenari di conformazione delle opere fuori terra del sistema Mose, connesse al funzionamento delle barriere mobili ma soprattutto al paesaggio dei litorali veneziani. Lo studio dello Iuav aveva prodotto una serie di proposte le cui linee guida si possono riassumere nella necessità di mantenere immutati il carattere e la percezione dei luoghi, nella valorizzazione della complessità ambientale, paesaggistica e storica del litorale e nel miglioramento della loro percorribilità e funzionalità. Ma nel 2011 arrivò lo stop del Magistrato alle Acque stabili che il progetto definitivo architettonico dovesse riguardare solo la parte funzionale del Mose. Di conse-

guenza, la pianificazione paesaggistica sollecitata dalla Soprintendenza passò in secondo piano e proseguì solamente la progettazione della configurazione architettonica degli edifici di spalla del Mose, sviluppata dai docenti Iuav. Ora con i nuovi commissari del Consorzio Venezia Nuova la progettazione paesaggistica relativa al Mose viene appunto ripresa in mano e affidata nuovamente allo Iuav.

Tra gli interventi progettuali previsti dallo Iuav per il "miglioramento" paesaggistico del Mose e già esposti anche alla mostra dell'Arsenale, c'è una collinetta con gli alberi per mitigare l'impatto della nuova isola del bacàn. Percorsi pedonali per ammirare la laguna. E una nuova penisola interrata per "coprire" il por-



to-rifugio ricavato a ridosso dell'oasi di Ca' Roman. In particolare, l'architetto Magnani si era occupato di ridisegnare i profili di costa della bocca di Lido e di risistemare il progetto. L'isola artificiale davanti al bacàn è stata un po' rimpicciolita e rimodellata agli angoli. L'edificio che dovrà ospitare la regia delle paratoie e le centrali elettriche in parte interrato e spostato verso la parte sud. Lo scopo per i progettisti, è quello di inserire nell'ambiente le opere, non certo di "abbellire" soltanto i cantieri. La nuova isola, che dovrà fare da fulcro alle due schiere di paratoie (20 più 20) ancorate alle possenti spalle delle dighe di Lido e di Punta Sabbioni, sarà alta tre metri e mezzo sulla-

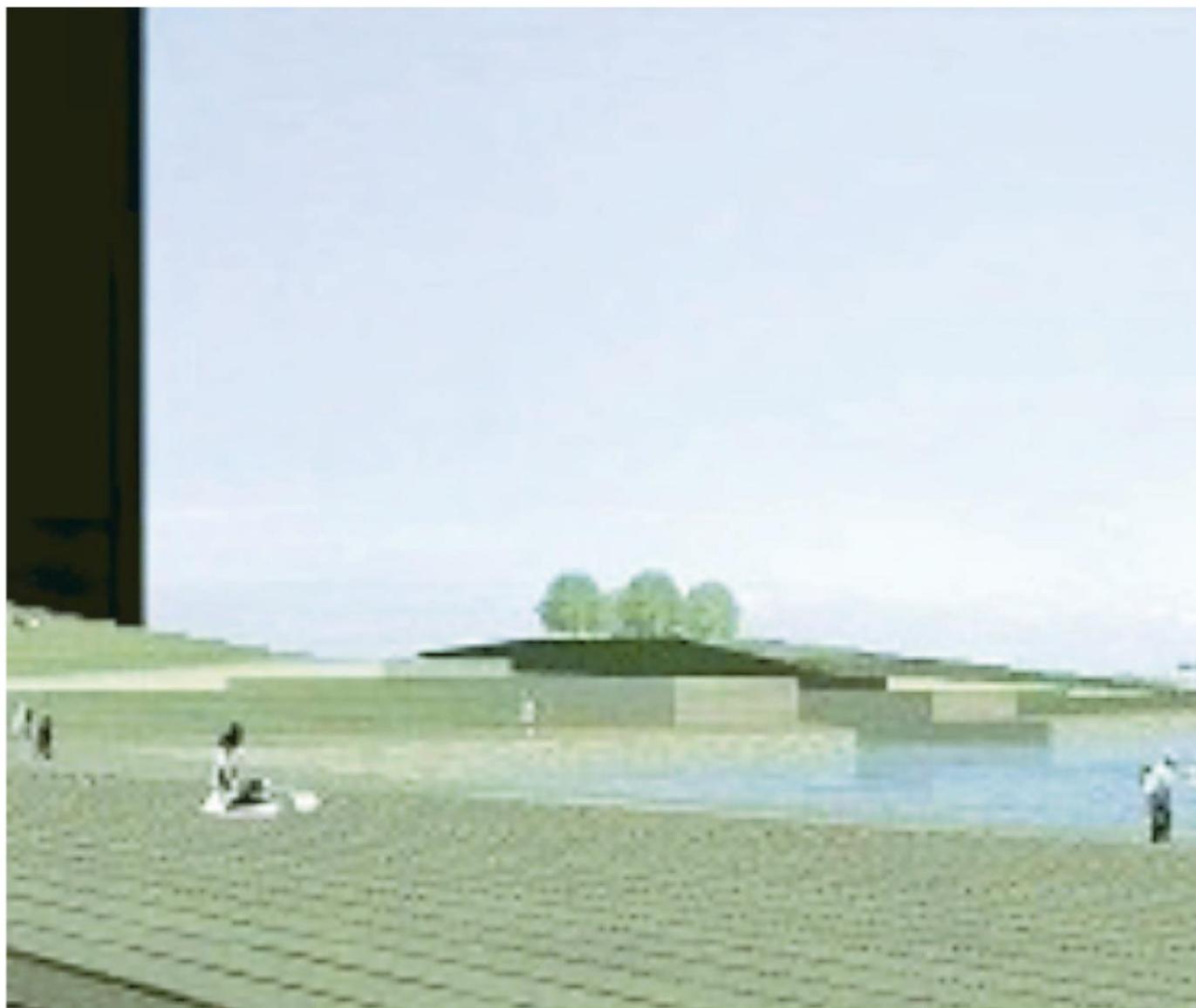
to est, verso il mare. Scenderà progressivamente verso ovest, per essere in qualche modo "integrata" nell'ambiente preesistente con alberi e verde. Un ambiente nel frattempo profondamente modificato. È stato infatti scavato, dietro l'isola, anche il nuovo canale navigabile che in qualche modo, assicurano gli esperti, ha già modificato correnti e velocità dell'acqua.

Tra le opere di mitigazione, previsti percorsi per raggiungere i moli dalla spiaggia. E i posti barca che saranno ricavati nel nuovo porto rifugio verso Punta Sabbioni e verso il Lido.

La bocca di Malamocco, la più compromessa dal punto di vista degli scavi e degli interventi "pesanti" con le pa-

lancole e la grande conca di navigazione, è stata affidata all'architetto Alberto Cecchetto. La proposta prevede di recuperare la passeggiata verso il faro Rocchetta. Le spalle in cemento del Mose dovrebbero essere contornate da nuovi fari stilizzati e postazioni. A Chioggia il progetto di "mitigazione" è firmato dallo studio Aymonino-Ferlenga. Qui il porto rifugio verso Ca' Roman è stato raddoppiato. Con un interrimento verso la laguna che dovrà servire da "filtro" ambientale. Un'area verde per mitigare anche l'impatto visivo del pietrame. Anche qui sono previste passeggiate, posti barca, capanni per la vista della laguna e posti di ristoro. —

 BY-NC-ND ALIUNI DIRITTI RISERVATI



Un particolare di un intervento di mitigazione previsto dall'architetto Magnani per la bocca di porto del Lido

LA NOMINA

Cav, Dibennardo (Anas) è il nuovo capoazienda

MESTRE. Ugo Dibennardo (Anas) è il nuovo amministratore delegato di Cav, la concessionaria autostradale che gestisce il Passante di Mestre. Subentra a Michele Adiletta, sempre di nomina Anas, che ha ricoperto l'incarico dal 2015. La nomina è stata formalizzata ieri durante l'assemblea dei soci di Cav (Regione Veneto e Anas). Dibennardo, attualmente direttore Operation e Coordinamento territoriale di Anas, in passato è stato anche direttore della Progettazione della società e dal 2004 al 2008 ha ricoperto il ruolo di Capo compartimento Anas per il Veneto. La sua investitura arriva contestualmente alla conferma degli altri componenti del cda di Cav, che vede nel ruolo di presidente Luisa Serato (nomina Regione), con i consiglieri Renzo Ceron (Regione), Alessandro Maggioni (Regione) e Federica Ribechi (nomina Anas). —



PASSEGGIATA, TERRAZZE E SCALE FRA RATTOPPI E TRANSENNE

Lungomare di Barcola sfregiato I danni approdano in Regione

Interrogazione del consigliere di Fdi Giacomelli che chiede conto degli interventi stabiliti dalla giunta Fedriga per aiutare il Comune e gli stabilimenti entro l'estate

Laura Tonerò

I danni causati lo scorso ottobre dalle mareggiate sul lungomare di Barcola "arrivano" in Regione. È il consigliere di Fdi, Claudio Giacomelli, alla luce dei gravi danni che quell'episodio di maltempo ha provocato anche ai Topolini, ad interrogare la giunta Fedriga per sapere quali risorse siano state destinate, quali interventi siano stati eseguiti e quali siano in programma da parte della Regione per supportare i privati ma pure le amministrazioni comunali che devono far fronte agli interventi di ripristino.

Il consigliere, prendendo atto «dell'interessamento del presidente della Regione nel contattare il Ministero competente affinché fossero inseriti nel pacchetto del governo nazionale, riguardante le misure di emergenza nei confronti dell'ondata di maltempo, anche gli stabilimenti bal-

neari o litorali pubblici», sottolinea l'urgenza di certi interventi non solo a Trieste ma pure a Muggia, Marina Julia, Grado e Lignano. Ad oggi hanno avuto ampia evidenza le risorse destinate alla Carnia.

La stagione balneare tra tre mesi sarà ai blocchi di partenza e molte realtà del settore sono in difficoltà. Giacomelli - che a novembre aveva promosso un incontro con il governatore Fedriga e gli assessori Zilli e Pizzimenti per affrontare proprio l'emergenza degli stabilimenti - vuole scongiurare il rischio che qualche stabilimento resti chiuso, recando un danno all'intero sistema turistico. Interrogando la giunta, il consigliere di Fdi evidenzia «la necessità di finanziamenti a favore delle amministrazioni comunali, in modo tale da poter intervenire sulle zone costiere e litoranee, ripristinando il prima possibile». —

© BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



Una rete metallica a Barcola a pochi metri dal mare. Foto Bruni



L'ASSOCIAZIONE «MI IMPEGNERÒ PER RISOLVERE I PROBLEMI DEGLI IMPRENDITORI»

Confapi, Fusaro è il nuovo presidente: succede a Duò

NEI GIORNI scorsi si è riunito il consiglio direttivo di Confapi Rovigo, presieduto dal Commissario delegato Pier Orlando Roccato, per eleggere il nuovo presidente.

E' stato nominato per il triennio 2019-2022 Davide Fusaro, titolare della Fusaro Impianti Srl di Adria. Il presidente Fusaro, dopo aver accettato l'incarico, dichiara: «Sono estremamente orgoglioso di questo ruolo conferitomi e sarà mia cura rappresentare presso tutte le sedi istituzionali la Confapi Rovigo, portando le istanze delle piccole e medie imprese che rappresento. La nostra provincia soffre ormai da molti anni di mali endemici come la disoccupazione, giovanile e non, nonché di pochi investimenti di imprese che vedono molto spesso il nostro territorio come area da sfruttare, senza dar nulla in cambio. Sarà mia cura far sentire la nostra voce. Confapi c'è e ci sarà al fianco degli imprenditori - senza lasciar spazio ai disfattisti e affaristi; dobbiamo puntare in alto per le nostre pmi».

Il commissario Roccato dichiara: « Sono particolarmente soddisfatto della nomina di Fusaro, giovane imprenditore adriese di seconda generazione; il suo entusiasmo, unitamente al programma presentato, ha convinto il direttivo a puntare con fiducia su di lui. Il 2019 mi vedrà impegnato in prima linea, assieme al presidente, per far crescere ancora di più la Confapi locale, riportando al centro del dibattito politico-economico i temi della crescita, dell'occupazione, e degli investimenti sul territorio».



I vertici A22 ricevuti da Mattarella

Il capo dello Stato ha incontrato il presidente Olivieri, l'Ad e il comitato esecutivo

► TRENTO

I vertici dell'A22 ieri sono stati ricevuti al Quirinale dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Il capo dello Stato ha voluto incontrare il comitato esecutivo guidato dal presidente Luigi Olivieri e l'amministratore delegato Walter Pardatscher. All'incontro c'erano anche i consiglieri d'amministrazione Antonio Giacomelli e Fausto Sachetto. Il presidente si è informato sui progetti dell'A22 e sul suo ruolo. Il presidente, non potendo partecipare al convegno e alle celebrazioni previsti domani a Trento. Per questo motivo ha chiesto di poter incontrare in anticipo i rappresentanti della concessionaria a grande maggioranza pubblica che gestisce l'autostrada.

Non si è parlato, invece, dei contrasti con il governo centrale e della famosa delibera del Cipe che mira a espropriare gli utili dell'A22 degli ultimi quattro anni. Utili che sono stati realizzati in un regime di proroga della concessione. Ma di questo se ne occuperà la giustizia amministrativa.



Mattarella con Pardatscher, Olivieri e Giacomelli al Quirinale ieri

