

## Rassegna del 17/06/2020

### ANCE VENETO

17/06/2020	Corriere delle Alpi	13	In breve - «Proroga Split Payment un attacco alle imprese»	...	1
17/06/2020	Giornale di Vicenza	3	Incubo split payment «Ci tolgono la liquidità»	...	2
17/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	In breve - «Proroga Split Payment un attacco alle imprese»	...	3

### ASSOCIAZIONI ANCE

17/06/2020	Nazione	24	«Iva a credito, altra mazzata sulle aziende»	mo.pi.	4
17/06/2020	Sole 24 Ore	6	Conte: a settembre il Recovery plan italiano Alta tensione su Alitalia	Fiammeri Barbara	5

### SCENARIO

17/06/2020	Arena	9	Il mattone batte il virus vendite a livelli pre-Covid	Zanetti Valeria	7
17/06/2020	Arena	34	Ciclovie, piano pronto entro il 2020	Zanini Emanuele	9
17/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	La superstrada Pedemontana, domani apre il tratto Malo-Breganze	...	11
17/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Caccia aperta contro chi corre in laguna - Telecamere, appostamenti e nuove regole in laguna Battaglia per la sicurezza	Costa Giacomo	12
17/06/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	Pedemontana Veneta da domani si può guidare anche da Malo a Breganze	g.m.c.	14
17/06/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	10	Bassano e Rosà Pedemontana, viabilità nuova per il cantiere	R.F.	15
17/06/2020	Gazzettino Friuli	5	Si lavora sulla statale Carnica	...	16
17/06/2020	Gazzettino Rovigo	11	Alloggi popolari, pubblicata la graduatoria	Rossi Federica	17
17/06/2020	Gazzettino Treviso	20	Il rilancio dell'edilizia può partire dal "verde"	Fregonese Annalisa	18
17/06/2020	Gazzettino Venezia	13	Campalto, la strada senza fine Lavori eterni, residenti esasperati - Campalto, il by-pass senza fine	Trevisan Elisio	20
17/06/2020	Gazzettino Venezia	13	Un traghetto diretto per la Libia Da Marghera un servizio regolare	e.t.	22
17/06/2020	Giornale di Vicenza	40	Circolazione modificata al confine con Rosà	E.S.	23
17/06/2020	Nuova Venezia	19	Slitta il test generale del Mose Sarà il 10 luglio con il ministro	A.V.	24
17/06/2020	Nuova Venezia	21	La bretella ferroviaria e il bosco da salvare «I dieci ettari persi vanno recuperati»	Chiarin Mitia	25
17/06/2020	Nuova Venezia	21	La docente di trasporti «Un progetto assurdo con troppe criticità»	Vitucci Alberto	27
17/06/2020	Nuova Venezia	31	Triestina, maxi piano per riasfaltare i tratti in peggiore stato	Monforte Giovanni	28
17/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	I sindaci e la Pedemontana «Traffico, impatto pesante» - I sindaci: sì alla Pedemontana ma la viabilità va potenziata	de Wolanski Federico	29
17/06/2020	Tribuna-Treviso	17	«Sgravi per la bioedilizia anche al commerciale» È polemica a Ca' Sugana	F. C.	32
17/06/2020	Tribuna-Treviso	23	Monigo, salta l'impresa Stop al cantiere Ater per 24 appartamenti	A. P.	33

**IN BREVE****Associazione costruttori  
«Proroga Split Payment  
un attacco alle imprese»**

«Se veramente sarà confermata, la richiesta di proroga dello Split Payment che il Governo avrebbe avanzato in Europa sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere»: lo afferma il presidente veneto dell'Ance Paolo Ghiotti, condividendo la posizione di Ance Nazionale. «Sono anni che ci battiamo per l'eliminazione di una norma ingiusta che drena 2,5 miliardi all'anno alle imprese con la scusa che si vuole combattere l'evasione: balle! Serve solo per fare cassa e subito, a danno di tante imprese oneste».



**LA RABBIA DEI COSTRUTTORI ANCE.** Lo Stato chiede la proroga all'Ue

# Incubo split payment «Ci tolgono la liquidità»

Schiavo: «Altro che Stati generali dell'economia: così drenano ogni anno 2,5 miliardi alle imprese»

Il mondo dei costruttori è in agitazione per quello che si profila come un "atto scellerato": la nuova proroga del meccanismo dello "split payment" per cui un ente pubblico che commissiona un'opera a un'impresa non gli versa il dovuto per l'Iva, ma la gira alle casse statali. È una norma già fortemente criticata da anni, ma pare che lo Stato abbia chiesto a Bruxelles la proroga. E tutto il mondo degli industriali costruttori dell'Ance si ribella. «Se veramente sarà confermata, la richiesta di proroga che il Governo avrebbe avanzato in Europa, sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere soprattutto in questo momento», dice senza mezzi termini in una nota il presidente Luigi Schiavo della sezione Costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza. «Se questo è lo spirito che anima il Governo negli Stati generali dell'economia che si stanno svolgendo in questi giorni allora non c'è da stare tranquilli. Sono anni - incalza - che ci battiamo per l'eliminazione di una norma ingiusta che drena 2,5 miliardi l'anno alle imprese con la scusa che si vuole combattere l'evasione. Serve solo per fare cassa e subito a danno di tante imprese oneste». Bisogna infatti tener conto che «con l'entrata in vigore della fatturazione elettronica, che consente di controllare in modo capillare i versamenti, è venuta meno anche la motivazione originaria che aveva

spinto 5 anni fa il legislatore ad adottare questa misura che peraltro a detta di Bruxelles doveva e poteva avere solo carattere temporaneo».

**LA BEFFA DEI RIMBORSI.** E c'è un'altra questione rimasta aperta: l'Italia è infatti il fanalino di coda dell'Ue per rimborso Iva, con una media di 63 settimane di tempo per pagarli, contro la media europea che è di 16 settimane, cioè un quarto del tempo. Questo «significa che le imprese dovranno aspettare anni per riavere il proprio credito. È evidente che si vuol far pagare ancora una volta alle imprese i costi sostenuti dallo Stato: con una mano ci danno liquidità, peraltro in tempi lunghi e in modo non efficiente, e con l'altra ce la tolgono subito». «È una decisione - prosegue il presidente Schiavo - che appare del tutto in contrasto con quanto previsto anche nei programmi elettorali delle forze di maggioranza e dal premier Conte stesso, in tutte le occasioni pubbliche e di fronte alla quale non siamo disposti a stare con le mani in mano».

**APPELLO ALL'EUROPA.** «Per le imprese che stanno affrontando con coraggio questa durissima crisi - conclude Schiavo - rappresenterebbe infatti una mazzata finale ingiustificata e peraltro illegittima. Mi chiedo come l'Europa potrà approvare l'ennesima proroga di una misura che doveva già essere accantonata da tempo: di questo passo non resterà in piedi un'impresa in grado di costruire infrastrutture». Sulla stessa linea il presidente Pao-  
lo Ghiotti di Ance Veneto. •



Luigi Schiavo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IN BREVE****Associazione costruttori  
«Proroga Split Payment  
un attacco alle imprese»**

«Se veramente sarà confermata, la richiesta di proroga dello Split Payment che il Governo avrebbe avanzato in Europa sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere»: lo afferma il presidente veneto dell'Ance Paolo Ghiotti, condividendo la posizione di Ance Nazionale. «Sono anni che ci battiamo per l'eliminazione di una norma ingiusta che drena 2,5 miliardi all'anno alle imprese con la scusa che si vuole combattere l'evasione: balle! Serve solo per fare cassa e subito, a danno di tante imprese oneste».



# «Iva a credito, altra mazzata sulle aziende»

FIRENZE

**Le aziende** edili toscane rischiano un'ulteriore riduzione della loro liquidità. Il Governo avrebbe infatti avanzato a Bruxelles la richiesta di proroga dello split payment, che prevede che siano le pubbliche amministrazioni a versare direttamente l'Iva allo Stato per i beni e servizi acquistati dalle aziende private. Alle imprese non viene pagata l'Iva in fattura, che va a credito. «Se confermata – dice il presidente di Ance Toscana, Stefano Frangerini – sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere. Questa sarebbe una mazzata finale, ingiustificata e peraltro illegittima. Mi chiedo come l'Europa potrà approvare l'ennesima proroga di una misura che doveva già essere accantonata da tempo». Da anni l'Ance si batte per eliminare una norma «che drena 2,5 miliardi all'anno alle imprese, giustificata con la scusa che si vuole combattere l'evasione». Invece, ribatte Frangerini, «serve solo per fare cassa». Una misura che, ricorda Ance Toscana, avrebbe dovuto essere temporanea e che con la fatturazione elettronica non ha più ragione di esistere. Le imprese peraltro devono attendere anni per riavere il credito, visto che l'Italia è fanalino di coda della Ue per il rimborso Iva, con una media di 63 settimane (16 la media europea). «È evidente che si vuol far pagare ancora una volta alle imprese l'inefficienza dello Stato» accusa Frangerini.

mo.pl.



**GOVERNO**

# Conte: a settembre il Recovery plan italiano Alta tensione su Alitalia

**il premier: gli effetti Covid devono arrivare. Misure per investimenti specifici**

**Barbara Fiammeri**

ROMA

Giuseppe Conte non nasconde la preoccupazione. «Siamo consapevoli che gli effetti completi della crisi devono ancora dispiegarsi - ha detto ieri il premier aprendo la terza giornata degli Stati generali - questo dobbiamo dircelo, e anche nella diagnosi e nelle opinioni scambiate con autorevoli economisti anche sabato e con le massime autorità economiche c'è incertezza». L'eredità della pandemia è pesantissima e ancora non ha dispiegato tutti i suoi effetti: «Non è sufficiente sbloccare il lockdown e riaprire le attività», ha ammesso Conte anticipando che a settembre il Governo presenterà «il recovery plan italiano», con le misure «per investimenti specifici» che saranno in gran parte finanziate dall'Europa.

Venerdì al Consiglio europeo il premier ribadirà la posizione italiana ma - si sottolinea - non sono attese decisioni. È quanto Conte sosterrà anche oggi davanti alle Camere dove le opposizioni contavano di poter mettere il premier alle strette sul Mes, che resta la spada di Damocle per il Governo. Anche per questo però bisognerà attendere settembre. A quel punto - questo l'obiettivo - il premier potrà mettere sulla bilancia contemporaneamente anche gli interventi del piano di rilancio italiano sostenuto dai fondi europei. Nel frattempo però restano dossier caldi come Autostrade e Alitalia da risolvere. Sulla concessionaria dei Benetton Conte è stato lapidario: «Il dossier va chiuso il prima possibile. La proposta di Autostrade per noi non è accettabile», ha detto sul sito Fanpage.it, lasciando intendere quindi che a questo punto la revoca sembra la scelta più probabile. Meno tranchant su Alitalia: «Abbiamo un progetto, non sarà un carrozzone», ha assicurato Conte. In realtà sul futuro

della compagnia di bandiera ieri nel vertice serale anticipato dallo stesso Conte c'è stato un durissimo scontro tra la ministra dei Trasporti dem, Paola De Micheli e il titolare pentastellato dello Sviluppo Patuanelli che impone così un nuovo rinvio.

Settembre intanto è lontanissimo, vista la situazione in cui versano moltissimi imprenditori e lavoratori. Il presidente del Consiglio ieri ha ascoltato le preoccupazioni di commercianti, artigiani, albergatori e più in generale delle imprese che operano nel turismo e nell'organizzazione di eventi, tra le più colpite perché costrette a marciare a un regime ridotto anche dopo la fine del lockdown. «Queste giornate di confronto sulle scelte, sulle regole, sulle politiche per far crescere di più e meglio il Paese, si devono tradurre rapidamente in risultati concreti», ha ammonito il presidente di Confcommercio Carlo Sangalli che chiede risposte concrete per fronteggiare la crisi di liquidità.

È un mantra che piccoli e grandi imprenditori di tutti i settori ripetono senza soluzione di continuità da settimane. A partire dal presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, atteso oggi a Villa Pamphili, che ha manifestato la delusione degli industriali per l'assenza di un piano concreto e dettagliato per reagire alla crisi e accelerare il rimbalzo. «Mi dicono che quando c'è un nuovo insediamento, c'è una certa ansia da prestazione politica», ha risposto il premier in un'intervista al sito Fanpage, dove ha anche ribadito che il Governo è accanto alle imprese in Italia come all'estero «per sostenere l'export così come la domanda interna».

Ma proprio il crollo delle esportazioni e la deflazione registrata dall'Istat confermano che a oggi la situazione resta drammatica. «Il tempo sta per scadere e c'è il rischio di una tempesta perfetta che, tra aumento dei costi e crollo dei consumi, potrebbe far chiudere 270 mila imprese con la perdita di oltre 1 milione

di posti lavoro», ha insistito Sangalli. «L'Italia può ripartire ponendo imprese e lavoro al centro degli investimenti da realizzare usando tutte le risorse europee», ha aggiunto il presidente di Confartigianato Giorgio Merletti, anche lui tra gli ospiti ieri della kermesse organizzata dall'esecutivo. Merletti, oltre a chiedere una «nuova legge quadro sull'artigianato» è tornato ad incalzare il Governo affinché si semplifichino i passaggi burocratici». Dura anche la posizione di Confesercenti. Secondo la presidente, Patrizia De Luise, a fine anno la flessione dei consumi sarà il 91 e i 110 miliardi, ben superiore ai 75 miliardi stimati dal Def.

«Intendiamo continuare a sostenere commercianti e artigiani con tutti gli strumenti e le risorse possibili», ha assicurato il ministro del Lavoro, Nunzia Catalfo che ha anche riferito di aver firmato, insieme al ministro dell'Economia, il decreto che trasferisce circa 250 milioni al fondo artigiani, previsto dal decreto Rilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA GIORNATA

### Gli appuntamenti di oggi

Riprendono oggi nel pomeriggio alle 14.30 gli incontri del premier Conte a Villa Pamphili che vedrà i rappresentanti delle imprese. Dopo l'informativa del premier di questa mattina in Parlamento, prima alla Camera e poi al Senato, in vista della riunione del Consiglio europeo di venerdì.

Al tavolo con il governo siederanno Confindustria, Ance, Anfia, Confapi, Confedilizia, Confetra, Confimi, Confimpreseitalia, Conflavoro Pmi, Confservizi, Finco, Ucid e Unimpresa



**Il presidente: «La proposta fatta da Autostrade non è accettabile. Il dossier va chiuso subito».**

**Conte su Bono: «Mi dicono che quando c'è un nuovo insediamento c'è una certa ansia da prestazione politica».**

**Premier.**  
Giuseppe Conte ieri durante gli incontri previsti dagli Stati generali dell'economia



**SETTORI.** I risultati del sondaggio realizzato dalla Fimaa tra le 130 imprese veronesi associate

# Il mattone batte il virus vendite a livelli pre-Covid

Tengono i valori, ritardi nell'erogazione dei mutui  
Dopo il lockdown la richiesta più ricorrente  
riguarda case con spazi esterni: terrazzo o giardino

Valeria Zanetti

Il lockdown ha riaperto la voglia di comprare casa, nel Veronese. Ad un mese dalla ripresa dell'attività, Fimaa (federazione italiana mediatori agenti d'affari) locale, che aderisce a Confcommercio Verona, ha deciso di effettuare un sondaggio fra i suoi iscritti, oltre 130 imprese tra città e provincia, per verificare l'andamento del mercato immobiliare post-Covid19. I risultati verranno presentati domani alle 14.30 durante una diretta nella pagina Facebook FimaaVerona.

**QUESTIONARIO.** Dal 4 maggio, quando le agenzie hanno riaperto i battenti, al 9 giugno, gli agenti immobiliari hanno risposto al questionario proposto dalla federazione. I risultati, rielaborati, certificano un rinnovato interesse per il «bene casa». Tanto che il 62% del campione ha concluso trattative di compravendita dalla riapertura dell'attività. «Questo perché anche durante il periodo di sospensione, i nostri associati hanno continuato ad operare da remoto, posticipando solamente le operazioni vietate dalla normativa, come sopralluoghi e spostamenti. I primi, tra l'altro sono possibili solo dal 18 maggio», ricorda il presidente, Francesco Gentili. Le limitazioni hanno

però ridotto il fenomeno del turismo immobiliare. «Chi è intenzionato all'acquisto si è mostrato più determinato e non ha chiesto di visitare troppe soluzioni, cercando di effettuare una prima scrematura tra le proposte accessibili attraverso i tour virtuali».

**VOLUMI DI RICHIESTE.** Gli agenti interpellati, al momento, non segnalano alcun aumento dell'offerta nelle zone di competenza. La richiesta di acquisto è ritornata ai volumi di febbraio. Il 79% dei professionisti intervistati non ha notato nessun calo. Per il 68% le vendite saranno stabili nei prossimi sei mesi.

Il sentiment degli agenti conferma la tenuta dei valori nel breve periodo: molti proprietari che non necessitano di vendere il proprio immobile optano per la locazione o per mantenere l'asset piuttosto che vendere a dei prezzi inferiori. Ancora, la maggioranza degli intervistati crede che il numero delle transazioni entro fine anno rimarrà nei parametri 2019, con addirittura un 19% di ottimisti che confidano in un aumento del transato. Dato in controtendenza rispetto alle previsioni nazionali di Nomisma che stimano un calo dei rogiti del 20%.

**MUTUI.** Le trattative sono però state condizionate in vari casi dal ritardo nell'erogazio-

ne dei mutui. «I tassi di interesse continuano a essere convenienti ma le banche da oltre un mese e mezzo lavorano per lo più su appuntamento e sono oberate di lavoro, per cui l'erogazione prosegue piuttosto a rilento. Se ci fosse più fluidità di chiuderebbero più compravendite», avverte il presidente.

**PREVISIONI.** Proseguirà così? «Occorrerà valutare l'impatto sul lavoro della crisi», afferma Gentili. In questa fase, secondo Fimaa Verona, sono ancora solo una minoranza (32%) i richiedenti mutuo che hanno visto rifiutata la domanda. Qualche preoccupazione riguarda invece l'autunno. Gli agenti temono la mancanza di liquidità, derivata dalla mancata erogazione dei mutui (46% del campione), calo delle richieste di acquisto (23%) e flessione delle transazioni (20%).

Infine, una nota riguarda il tipo di immobile su cui si orienta la domanda, dopo mesi di reclusione in casa. La richiesta ricorrente riguarda case con spazi esterni: terrazzo o giardino. Apprezzata anche l'indipendenza di una casa singola, slegata dalla logica condominiale. L'aumento dello smart working ha inoltre introdotto la necessità di una stanza aggiuntiva da dedicare ad ufficio in casa, determinando una preferenza per trilocali e quadrilocali. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Indagine Tecnocasa sul primo trimestre

## A Verona transazioni a -8,4%: meglio rispetto alle altre grandi città

Il fermo delle attività, causato dal coronavirus, ha fatto sentire i suoi effetti sulle compravendite immobiliari del primo trimestre dell'anno, che si chiude con un -15,5% di transazioni, a quota 117.047, contro le 138.525 dello stesso periodo 2019.

Sul risultato ha pesato il lockdown iniziato a marzo e proseguito nei mesi successivi con effetti sui volumi che si vedranno anche nel secondo trimestre dell'anno.

A Verona gli affari conclusi sono stati 678, contro i 740 dell'anno precedente (-8,4%), secondo l'elaborazione dell'Ufficio studi Gruppo Tecnocasa su dati dell'Agenzia delle Entrate.

Ma altrove è andata peggio: a Napoli e Bari la flessione è stata del -19,5%, a Milano del -19,3% e a Genova del -19,2%. Il ribasso meno importante ha interessato Bologna, che chiude a -6,4%.

Da gennaio a fine marzo, le compravendite che hanno interessato le agenzie del Gruppo Tecnocasa sono state finalizzate nel 77% dei casi all'acquisto della prima casa, nel 17,5% ad uso investimento e nel 5,5% alla casa vacanza. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno scorso, aumentano gli acquisti di quattro (18,1%) e cinque locali (6,1%), un anno fa rispettivamente al 17,6% e 5,4%. Secondo gli esperti

Tecnocasa, l'impatto Covid porterà ad un ridimensionamento di circa 100 mila compravendite rispetto alla chiusura del 2019. I prezzi nelle grandi città potrebbero rimanere stabili, con la possibilità di ritocchi verso il basso per quelle realtà con un mercato immobiliare che difetta in termini di qualità e verso l'alto per immobili di buona qualità e con caratteristiche di pregio.

Se si dovesse concretizzare il desiderio emerso durante la pandemia di case con spazi esterni, potrebbe anche continuare la ripresa delle zone periferiche delle metropoli e dell'hinterland delle grandi città dove è più facile trovare queste tipologie a prezzi vantaggiosi. Nonostante i bassi tassi di interesse che rendono decisamente convenienti i mutui, l'incognita maggiore che incombe sul mercato immobiliare è l'andamento dell'economia, in particolare dell'occupazione.

Un ragionamento a parte merita invece la situazione del credito analizzata da Tecnocasa in base ai dati della Banca d'Italia diffusi a marzo e risalenti al quarto trimestre 2019, quindi prima della pandemia. A quella data le famiglie italiane avevano ricevuto finanziamenti per l'acquisto dell'abitazione per 15.307,0 milioni di euro. In Veneto la somma era stata di 1.332,9 milioni, mentre a nel Veronese l'importo complessivo era stato 261,7 milioni. **Va.Za.**



Francesco Gentili

**VIABILITÀ.** A Torri del Benàco, in un incontro tra Regione, Veneto strade e i Comuni, l'assessore regionale Elisa De Berti ha presentato il progetto e il percorso veronese

# Ciclovía, piano pronto entro il 2020

Si tratta di un percorso che si snoda per 66 chilometri nel Veronese sui 140 complessivi tra la sponda veneta, bresciana e trentina

**Emanuele Zanini**

La ciclovía del Garda inizia a prendere forma.

Con dei punti fermi, a partire dal tracciato, che nella parte veronese si estende da Peschiera fino a Malcesine e che ora è definitivo.

A Torri del Benàco, in un incontro tra Regione, Veneto strade e i Comuni interessati dall'opera, l'assessore regionale alle infrastrutture e ai trasporti Elisa De Berti, assieme al direttore generale di Veneto strade Silvano Vernizzi, ha fatto il punto della situazione, illustrando ai rappresentanti degli enti interessati il progetto di fattibilità tecnico economica del tratto veneto. Si tratta di un percorso che si snoda per 66 chilometri nel Veronese sui 140 complessivi tra la sponda veneta, lombarda e trentina, studiato ed elaborato sulla base delle esigenze locali e dei suggerimenti giunti dalle amministrazioni territoriali.

L'obiettivo, come ha ricordato De Berti, è completare il progetto del tratto veneto entro la fine del 2020 per poi presentarlo al Ministero delle infrastrutture per l'approvazione, in sinergia con la Regione Lombardia e la Provincia autonoma di Trento, che nel frattempo stanno lavorando per le progettazioni e i lavori dei percorsi di loro com-

petenza sui rispettivi territori.

Per rendere omogeneo il piano, Veneto Strade gestirà l'iter di progettazione ed esecuzione dei lavori futuri curando l'attuazione dello stesso progetto di fattibilità tecnico economica.

**IL PERCORSO.** Nel tratto veronese la ciclovía attraverserà il centro di Peschiera per poi spostarsi verso l'entroterra, raggiungendo il Comune di Castelnuovo. Il percorso toccherà quindi Lazise e Bardolino per tornare verso le sponde del lago in prossimità di Garda. Da qui, proseguendo a nord fino a Malcesine, la pista si svilupperà quasi interamente sulle sponde del lago.

Come ha ricordato De Berti, il costo dell'opera nel tratto veneto è stato stimato, nel 2017, in 55 milioni di euro. Il Ministero sino ad ora ha stanziato 16 milioni di euro da ripartire tra Veneto, Lombardia e Trentino mentre Venezia ha destinato 3,5 milioni di euro per la realizzazione di un primo lotto funzionale tra Castelnuovo del Garda e Lazise, «che garantirà la percorribilità ciclabile in sicurezza lungo la Gardesana, SR 249».

«La ciclovía del Garda, un incomparabile anello ciclabile che percorre l'intero perimetro del lago su itinerari pa-

noramici e strade poco trafficate, fa parte del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche promosso dal Ministero delle infrastrutture», ha spiegato l'assessore. «L'opera offrirà l'opportunità a turisti, sportivi e viaggiatori di scoprire le bellezze di questi territori e consentirà di implementare i collegamenti ciclabili anche con le regioni confinanti, favorendo lo sviluppo di un turismo pulito, slow, verde e di qualità».

**FATTORE COVID.** L'annuncio dell'avvio della procedura per il progetto dell'opera avviene anche in un contesto particolare: «L'emergenza sanitaria causata dal Covid», ha aggiunto De Berti, «ha portato nuovo entusiasmo tra gli amministratori locali sull'importanza dell'opera che potrà diventare ancora più strategica per un pieno rilancio del turismo sul Garda». Circa due terzi del tracciato sono realizzati o a buon punto sfruttando i percorsi ciclabili già esistenti.

Sono ancora da realizzare invece i tratti di costa a strapiombo sul lago, sulla Gardesana occidentale tra Riva e Limone e fino a Gargnano ma anche tra Torbole e Navene di Malcesine, mentre a Riva del Garda tutto è pronto per l'avvio dei lavori di realizzazione della ciclovía tra il paese trentino e la salita della Ponale. •





Il tavolo dei relatori all'incontro con l'assessore Elisa De Berti

## La superstrada Pedemontana, domani apre il tratto Malo-Breganze



**VICENZA** Domani apre un nuovo tratto della Pedemontana veneta, quello tra Malo e Breganze. Con tutta probabilità auto e mezzi pesanti potranno accedere alla nuova arteria solo a partire dalle 12 e l'apertura del nuovo tratto metterà quindi in collegamento il territorio maladense con l'intersezione con la A31 nella zona di Thiene, per arrivare fino a Breganze. A opera conclusa, la superstrada sarà lunga 94 chilometri e collegherà Montecchio Maggiore a Spresiano (Treviso)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Caccia aperta contro chi corre in laguna

Nuove regole della Capitaneria di porto, appostamenti e controlli di Questura e vigili

**VENEZIA** Controlli, appostamenti e nuove regole: è pugno di ferro contro chi sgarra in laguna. Con l'estate alle porte, e un possibile aumento di incidenti tra imbarcazioni, sono aumentati gli accertamenti da parte di questura, polizia locale e Capitaneria di porto che ha appena emesso una nuova ordinanza. In un summit Comune e forze dell'ordine hanno deciso di mettere in campo tutti i mezzi necessari per contrastare chi non rispetta le regole.

a pagina 8 **Costa**

# Telecamere, appostamenti e nuove regole in laguna

## Battaglia per la sicurezza

Stretta della Capitaneria su chi trasporta passeggeri

**Pattuglie**  
leri multe  
e seque-  
al Lido e  
alle  
Fonda-  
mente  
nove

**VENEZIA** Per il questore si tratta di una «guerra di posizione», la Capitaneria di porto parla di un «cambio di passo», la polizia locale si schiera per farsi soprattutto «vedere, prima che per multare». Comunque la si voglia raccontare, spira un'aria diversa in laguna in queste settimane: le barche delle forze dell'ordine sono sempre di più, gli appostamenti si moltiplicano seguendo le segnalazioni di chi va in barca rispettando le regole, persino le norme ora cambiano, con la Capitaneria che impone misure stringenti - e diverse - tanto alle imbarcazioni che trasportano passeggeri quanto a quelle da diporto privato.

Il tema è la sicurezza in laguna, alle porte dell'estate, la prevenzione degli incidenti ma anche la possibilità di perse-

guire con più strumenti chi mette a rischio la navigazione nei canali.

Nelle scorse settimane c'è stato un primo confronto tra le forze dell'ordine per riorganizzare la gestione e il controllo in laguna, coordinando le diverse competenze. Un altro summit è previsto nei prossimi giorni per arrivare velocemente a un piano organico. E intanto ci sono stati controlli e sequestri anche ieri, al Lido e alle Fondamente nove.

Un tassello fondamentale l'ha già posato la Capitaneria di porto, che lunedì ha pubblicato una nuova ordinanza: agganciandosi alle norme nazionali della navigazione ha eliminato la deroga che esisteva per Venezia sull'obbligo di dotare tutte le barche da trasporto passeggeri e dunque vaporetta Actv, lancioni, taxi, i mezzi di Alilaguna, le motonavi turistiche, di un sistema identificativo automatico, l'Ais. E' dispositivo, dal costo medio di circa mille euro, che serve a comunicare costantemente la tipologia, la posizione, la rotta e la destinazione finale di ogni natante che lo im-

piega, uno strumento fondamentale per ricostruire la dinamica degli eventuali incidenti (tanto che, potendo, lo si sarebbe esteso anche ai «mototopi» da trasporto merci, per i quali però manca l'aggancio al codice nazionale). Le barche hanno tempo un anno per dotarsene. La seconda parte dell'ordinanza rende più chiaro individuare quando una barca - anche da diporto - sta correndo troppo: la «planata» è indice di velocità eccessiva e, per evitare contestazioni davanti al giudice di pace, è confermata dalla scia che quando è corredata dai «baffi» a prua, testimonia assieme all'assetto della barca l'eccesso di velocità.

Se la Capitaneria si è mossa in questo senso, la questura ha



già messo in campo la squadra di acquascooter, capaci di inseguire, anticipare e circondare anche i «cofani» più rapidi. Le moto d'acqua sono state schierate nei punti «caldi» del traffico acqueo, come ha spiegato il questore Maurizio Masciopinto — per rendere evidente il controllo e scoraggiare i comportamenti scorretti: «Venezia ha una grande ricchezza nelle abitudini dei suoi giovani, nel loro vivere la laguna con le loro imbarcazioni, nel trovarsi e muoversi a ritmo di musica - dice - Io non vorrei mai distruggere questa tradizione, ma è importante che la laguna venga vissuta con la giusta consapevolezza. Il nostro scopo è eliminare i comportamenti pericolosi, le corse spericolate, le "gare", magari con i fuoribordo elaborati». Nella squadra di pronto intervento nautico sono stati trasferiti i poliziotti veneziani che conoscono meglio canali e rii. In dieci giorni ci sono stati inseguimenti, multe da settemila euro, minorenni fermati mentre la sera correvano «a manetta». Altrettanto stanno facendo i vigili urbani con il servizio sicurezza alla navigazione: le pattuglie presidiano i punti dove si verificano più spesso corse sfrenate, segnalate dai cittadini. Le barche della polizia locale stanno monitorando il canale delle Scoasse, che affianca il Lido, quello di Sant'Erasmus e delle Vignole, il canale della Giudecca e la zona dell'Erbaria, oltre al bacino di San Marco che resta osservato speciale.

**Giacomo Costa**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La vicenda**

- La Capitane-ria ha imposto anche ai mezzi di trasporto di Venezia l'Ais, strumento che registra tutta l'attività della barca
- Introdotti i divieti di planata e di scia per certificare gli eccessi di velocità

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

## Nuovo tratto

# Pedemontana Veneta da domani si può guidare anche da Malo a Breganze

**MALO** I cartelli verdi posti sulla strada provinciale 46 del Pasubio lo indicano chiaramente: domani apre un nuovo tratto di superstrada Pedemontana Veneta. A poco più di un anno dall'inaugurazione del primo percorso di 7 chilometri tra Thiene e Breganze, aperto al traffico il 3 giugno del 2019, domani è fissato lo sblocco del tratto Malo-Breganze. Con tutta probabilità auto e mezzi pesanti potranno accedere alla nuova arteria solo a partire dalle 12 e l'apertura del nuovo tratto di superstrada metterà quindi in collegamento il territorio maladense con l'intersezione con l'autostrada A31 Valdastico nella zona di Thiene per arrivare fino a Breganze. A opera conclusa, la Superstrada Pedemontana Veneta sarà lunga 94 chilometri e collegherà Montecchio Maggiore a Spresiano (Treviso) passando per l'area industriale Malo-Thiene-Schio, la zona del Bassanese, e di Montebelluna e transitando a nord del capoluogo della Marca. (g.m.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'annuncio Il cartello che comunica l'apertura di un nuovo tratto della Pedemontana domani (Parisotto)



## Bassano e Rosà Pedemontana, viabilità nuova per il cantiere

**BASSANO** Proseguono i lavori di realizzazione della superstrada Pedemontana Veneta, compresi quelli del tratto che corre tra i territori comunali di Bassano e Rosà.

Un nodo viario delicato e molto trafficato, che ha reso necessari alcuni interventi sulla circolazione, in particolare di messa in sicurezza delle vie Crocerone e Carbonara. Due strade dalle carreggiate strette, solitamente usate come viabilità secondaria, sulle quali ora si sta scaricando una notevole mole di veicoli.

Con l'obiettivo di renderle più sicure, soprattutto ai residenti e alle attività del posto, di comune accordo le due amministrazioni hanno emesso le rispettive ordinanze relative ad un nuovo assetto viario, che resterà in vigore per circa sei mesi, e comunque fino al termine dei lavori in quel punto.

Le modifiche sono già operative.

È stato istituito il senso unico in direzione ovest-est sul tratto di via Crocerone che collega via Carpellina a via Capitano Alessio (statale 47 della Val Sugana), in corrispondenza della costruenda rotatoria, e poi nel tratto tra le vie Cà Dolfin e Carpellina (sempre in direzione ovest-est).

È diventato a senso unico anche il segmento di via Carbonara compreso tra via Cà Dolfin e la provinciale 59 viale De Gasperi.

Per garantire ulteriormente la sicurezza agli abitanti e a chi percorre i tre tratti modificati è stato anche istituito il divieto di transito permanente ai mezzi superiori alle 3,5 tonnellate ad esclusione di quelli dei frontisti e per le operazioni di carico e scarico. La limitazione si è resa necessaria dopo l'analisi dei flussi di traffico eseguita dai tecnici comunali a seguito della chiusura della rampa di entrata ed uscita alla statale 47 su via Crocerone; l'intervento ha di fatto spostato la circolazione sull'asse est-ovest con la ricerca di percorsi alternativi a via Colombo.

**R.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Cantiere Anas fino a metà luglio****Si lavora sulla statale Carnica**

**Anas ha avviato il ripristino della pavimentazione sulla statale 52 bis Carnica in tratti saltuari tra Arta Terme e il confine di Stato con l'Austria. I lavori, per circa 1,7 milioni di euro, sono stati avviati non appena le condizioni meteo hanno consentito l'attivazione degli interventi. Per consentire i lavori è attivo il senso unico alternato che resterà in vigore fino al completamento del programma di intervento, previsto entro metà di luglio. Il cantiere di lavoro sta interessando la tratta in prossimità del confine di Stato e nei prossimi giorni si sposterà progressivamente verso Tolmezzo.**



# Alloggi popolari, pubblicata la graduatoria

**HANNO PARTECIPATO  
AL BANDO  
22 FAMIGLIE,  
DI CUI SOLO UNA  
RESIDENTE  
FUORI COMUNE  
BADIA POLESINE**

È stata pubblicata la graduatoria per le case popolari. Da lunedì l'albo pretorio del Comune ha diffuso la graduatoria provvisoria per l'assegnazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica: resterà affissa per trenta giorni e sarà visionabile anche all'Ufficio Servizi sociali del Municipio di piazza Vittorio Emanuele II.

## IL BANDO

«Al bando di partecipazione, indetto lo scorso mese di ottobre dall'assessorato, secondo le modalità introdotte dalla nuova normativa regionale, hanno risposto in totale 22 famiglie, tutte residenti a Badia Polesine, tranne una - informa l'ufficio comunale - Ad ogni partecipante è stato assegnato un punteggio, in primo luogo sulla base della situazione economica, che non poteva essere superiore ai 20mila euro. Punteggi aggiuntivi sono stati riconosciuti alle persone anziane - con più di sessantacinque anni di età - e non autosufficienti, ai genitori soli con figli a carico, alle coppie giovani e ai residenti nel Veneto da più di

dieci anni. Ai fini del punteggio, è stato rilevante anche il fatto di abitare un alloggio sovraffollato, antigienico o di essere privo di casa da almeno un anno. La domanda poteva essere presentata anche da cittadini non europei, purché titolari di permesso di soggiorno di durata almeno biennale e con una regolare attività di lavoro».

## EMERGENZA CASA

A Badia, evidenziano i Servizi sociali, gli appartamenti di proprietà dell'Ater, o comunque gestiti dall'ente, sono 107, situati soprattutto nelle zone di via Masetti, via Ca' Mignola Nuova, via Machiavelli, via Pascoli, via Gramsci e in via Vivaldi. «La casa e il lavoro sono le esigenze più significative espresse dagli utenti in questo momento di crisi economica, che colpisce maggiormente categorie sociali già deboli come i genitori separati, le famiglie sfrattate e le persone senza fissa dimora - sottolinea in ultima analisi dall'assessorato al Sociale - La casa è un bene primario a cui non è possibile rinunciare: è il luogo dove si riunisce la famiglia e dove l'individuo cresce». Eventuali contestazioni o ricorsi contro i punteggi attribuiti possono essere presentati unicamente all'Ater di Rovigo entro trenta giorni dalla pubblicazione della graduatoria: questa, divenuta definitiva, sarà utilizzata per assegnare tutti gli alloggi che si renderanno disponibili.

**Federico Rossi**



**EMERGENZA CASA Il Comune ha pubblicato la graduatoria**



# Il rilancio dell'edilizia può partire dal "verde"

► Detrazioni in arrivo con gli ecobonus per aziende, proprietari e condomini

**«C'È UN IMMENSO PATRIMONIO IMMOBILIARE DA SISTEMARE, COME LE ABITAZIONI ANNI '70-'80»**

**ODERZO**

Decreto rilancio con gli ecobonus al 110%: è l'occasione per far ripartire l'edilizia, in sofferenza già da prima del Covid-19. «Stiamo aspettando le direttive attuative - dice Armando Sartori, presidente di Confartigianato Oderzo-Motta - per poter avviare quanto prima i cantieri. L'opportunità è interessante sia per i privati, che possono portare in detrazione le spese effettuate fino al 110% in 5 anni, sia per le nostre piccole aziende. L'edilizia era in difficoltà già da prima del Covid-19.

**L'ORIZZONTE**

Adesso si apre un nuovo orizzonte perché sono diventate molto appetibili quelle abitazioni costruite negli anni Settanta-Ottanta, quando ancora non si parlava di risparmio energetico. Immobili che hanno un valore economico limitato proprio perché la classe energetica è in pratica inesistente. Che però stanno vedendo un nuovo interesse: l'emergenza ci ha insegnato quanto importante sia avere un giardino, un bel terrazzo, uno spazio dove poter fare un orto. C'è un immenso patrimonio immobiliare tutto da sistemare. Già diverse persone ci hanno contattato per capi-

re come funziona. E' per questo motivo che, non appena ci saranno ufficiali le modalità attuative organizzeremo degli incontri».

**LE IDEE**

Interessate dal decreto, ci sono oltre 700 aziende artigiane solo nell'opitergino-mottense. Fra esse 389 si occupano di finitura di edifici, 210 sono installatori di impianti, 130 costruttori, 70 falegnamerie, 389 finitura edifici e demolizioni, 210 installazioni di impianti, 130 costruttori di opere, 70 falegnamerie. «Si sta presto a considerare gli interventi da eseguire - prosegue Sartori -. Ci sono abitazioni appunto degli anni Settanta che hanno ancora i doppi vetri che, sul piano dell'isolamento, non sono molto efficienti. C'è ancora chi non ha il fotovoltaico. Ecco: pensiamo ad esempio ad un'abitazione dove provvedere a nuovi serramenti, ad installare i pannelli fotovoltaici, una pompa di calore e magari una centralina per la ricarica dell'auto elettrica. La spesa che viene effettuata può essere detratta fino al 110% in cinque anni». Per Sartori l'occasione è ghiotta: «Soprattutto per le famiglie, per quei proprietari che desiderano migliorare il loro patrimonio immobiliare. Il lockdown ci ha insegnato molto, ad esempio sul poter disporre di uno spazio verde privato, specie se si hanno figli». Interessati sono anche i condomini: ad esempio per l'isolamento dell'esterno, la sostituzione degli impianti (le vecchie caldaie), infine l'installazione del fotovoltaico.

**Annalisa Fregonese**



**CONFARTIGIANATO**

**Il presidente Sartori: «Stiamo aspettando le direttive attuative per avviare quanto prima i cantieri Faremo incontri con i cittadini»**



**IL PIANO** Con il decreto di rilancio e gli ecobonus si potrà far ripartire l'edilizia in sofferenza ancora prima del Covid

**Mestre**

**Campalto, la strada senza fine**  
**Lavori eterni, residenti esasperati**

Nuovo intoppo per il by-pass di Campalto che i residenti, ormai esasperati, attendono da quattro anni. Rinviata l'apertura della strada.

Trevisan a pagina XIII

# Campalto, il by-pass senza fine

► È slittata ulteriormente l'apertura della strada ► Danni e opere di mitigazione non realizzate  
Dall'inizio dei lavori sono passati quattro anni Cresce l'esasperazione dei residenti nella zona

**L'IMPRESA CONTESTA  
AD ANAS INTERVENTI  
GIÀ ESEGUITI  
CHE NON ERANO  
CONTEMPLATI  
NEL PROGETTO**

**MOBILITÀ**

MESTRE Quasi 60 milioni di euro spesi per 2 chilometri di strada la cui costruzione è cominciata a maggio del 2016 e ancora non è finita. Sembra, non vi è una certezza ufficiale, che il bypass di Campalto aprirà a luglio, ma le date annunciate ormai si accavallano: luglio 2018, febbraio 2019, luglio 2019, primavera 2020 ma fino ad oggi le uniche opere attivate sono la rotatoria a nord di Campalto verso Tessera (la prima opera realizzata alla fine di ottobre 2018), l'altra rotonda che collega il bypass con via Orlanda e l'area Cep (metà marzo 2019) e il collegamento secondario tra via Gobbi e via Casilina. Per il resto, è quasi tutto pronto, a parte il sottopasso che supera via Gobbi, il pozzo di San Patrizio dato che ci stanno lavorando da anni. Chiaro che a ritardare i lavori ci ha pensato pure il blocco per Covid-19 ma è solo un inciso nella lunga storia di questa infrastruttura.

**LE PROTESTE**

Dopo i vari contrattempi e le proteste degli abitanti della zona per le crepe sui muri delle abitazioni o per le opere di compensazione non ancora realizzate, ora pare che l'ultimo ostacolo sorto sia un contenzioso tra la ditta appaltatrice, la Vittadello, e l'Anas che ha commissionato l'opera: «L'impresa pare abbia posto diversi milioni di euro di riserve

per lavori realizzati in più rispetto a quanto previsto dal piano originario - spiega l'assessore alla Mobilità Renato Boraso durante l'ennesimo sopralluogo -: dall'Anas ci dicono che non hanno più soldi, dall'impresa parlano di luglio per la fine lavori ma certezze non ne abbiamo e intanto non si capisce nemmeno di che fine lavori parlino, perché se è solo la strada non ci va bene: mancano ancora un sacco di opere per la cittadinanza».

Il fatto che quel bypass sia diventato un problema lo dimostra anche il sopralluogo che ha fatto giorni fa lo stesso sindaco Luigi Brugnaro assieme al direttore dei Lavori Pubblici, Simone Agrondi.

E la gente, intanto, è esasperata non solo per i danni e per le mitigazioni non ancora realizzate ma pure per i lavori già fatti che hanno peggiorato la qualità della vita invece di migliorarla: un esempio, la muraglia che dovrebbe essere una barriera antirumore con aperture in vetro e che invece ha chiuso in carcere gli abitanti di via Casilina che, assicura Marina Chiarel portavoce del Comitato dei cittadini, «non ripara nemmeno dal rumore perché è un divisorio come quelli usati nei parchi ferroviari, solo che è molto è più alto».

E poi manca il ripristino dei collegamenti fognari interrotti per costruire la strada, «in via Gobbi, via Morosina, Carlo Martello e Casilina - aggiunge Boraso -. In via Casilina Nuova si sono dimenticati di posare i cavidotti per l'illuminazione pubblica così di sera la gente deve usare le pile ed è pure pericoloso

girare. Gli scarichi per l'acqua piovana lungo il percorso della strada sono carenti».

Anche quando la ditta avrà finito il bypass, dunque, resteranno tanti problemi da risolvere. E siccome Anas dice di aver finito i soldi, il Comune fa sapere di essere disposto a partecipare finanziariamente purché si arrivi ad un'opera davvero utile e non dannosa, «anche perché se lo Stato ci mette più di quattro anni per costruire due chilometri di strada - conclude Boraso -, non oso pensare a quali disagi andranno incontro i residenti di Dese e Tessera quando patiranno i lavori per gli 8 chilometri di bretella ferroviaria, buona parte in trincea e in galleria».

Unica consolazione, dalla scorsa settimana l'impresa ha montato la recinzione di cantiere lungo via Orlanda per costruire la pista ciclopeditonale dalla vecchia chiesa di San Martino in centro a Campalto fino alla rotatoria verso Tessera: da programma dovrebbe essere pronta assieme al bypass.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**IL BYPASS INFINITO** In alto l'assessore Boraso nel cantiere di via Gobbi sopra alla strada in trincea; a sinistra Marina Chiarel sotto alla "muraglia" antirumore; a destra macchinari e pezzi in lavorazione

# Un traghetto diretto per la Libia Da Marghera un servizio regolare

## PORTO

**MESTRE** Non c'è solo il Covid-19 che paralizza intere parti del Mondo. Ci sono anche le guerre, e se in Occidente fortunatamente non ci siamo più abituati, in Africa e in Medio Oriente, ad esempio, continuano ad essere un flagello per le popolazioni e per l'economia. Come in Libia dove il conflitto tra le due principali fazioni continua da anni.

Ecco perché l'arrivo al porto commerciale di Marghera di un traghetto in partenza per la Libia è una buona notizia: ormeggiato da qualche giorno alle banchine del Trv (Terminal rinfuse Venezia) in via Banchina dell'Azoto tra il canale industriale Ovest e il canale dei Petroli, il Ro Ro "Ivan" caricherà circa 100 camion in partenza per il porto di Khoms, vicino a Tripoli.

In aggiunta la società Agencies srl assicura che, da metà luglio, sarà garantito un servizio regolare, che attualmente è l'unico di questo tipo in Adriatico.

Nonostante la situazione di conflitto nel paese nord africano, insomma, i vari comparti dell'economia, e con essi la vita delle comunità, devono continuare a poter contare su attività e approvvigionamenti. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DALLA METÀ  
 DI LUGLIO  
 LE PARTENZE  
 PER LO SCALO  
 DI KHOMS**

Terminal  
 Rinfuse

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**Superstrada**

# Circolazione modificata al confine con Rosà

Sei mesi di modifiche alla viabilità tra Bassano e Rosà per i lavori della Superstrada Pedemontana Veneta. Tra via Crocerone e via Carbonara, ai confini tra i due Comuni, sono entrate ufficialmente in vigore nei giorni scorsi le annunciate variazioni alla circolazione stradale. Nello specifico, è stato introdotto il senso unico in direzione ovest-est lungo il tratto di via Crocerone che collega via Carpellina a via Capitano Alessio, in corrispondenza della rotonda in costruzione. Altro senso unico in direzione ovest-est lungo il tratto di via Crocerone che collega via Ca' Dolfin a via Carpellina e senso unico pure in direzione est-ovest lungo via Carbonara, nel tratto che collega via Ca' Dolfin alla strada provinciale 59, cioè viale De Gasperi. In tutti questi tratti stradali è stato inoltre istituito il divieto di transito permanente per i mezzi superiori alle 3,5 tonnellate, con esclusione dei frontisti e di coloro che eseguono le sole operazioni di carico e scarico. Sarà inoltre eliminato il dosso situato nei pressi dell'intersezione tra via Carpellina e via Crocerone est, in quanto non più necessario con l'istituzione del senso unico in direzione ovest-est. Questa nuova viabilità è stata studiata con l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei residenti e di quanti transitano nelle due strade, caratterizzate da una ridotta larghezza dalla carreggiata. L'intervento si è reso necessario dopo l'analisi del traffico eseguita a seguito della chiusura della rampa di entrata e uscita alla statale 47 su via Crocerone, che ha spostato nell'asse est-ovest la circolazione, con conseguente ricerca di strade alternative a via Colombo da parte degli automobilisti. **E.S.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La zona di via Crocerone vista dall'alto

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



ALTRE DUE PROVE AL LIDO

# Slitta il test generale del Mose Sarà il 10 luglio con il ministro

Cronoprogramma del Mose modificato. Dopo i ripetuti annunci degli ultimi mesi («Il 30 giugno sarà pronto per essere sollevato in caso di emergenza») arriva il primo rinvio. Il test del Mose sulle tre bocche di porto in contemporanea slitta al 10 luglio. Motivazioni tecniche. Perché prima della grande prova ripresa dalle tv sarà necessario valutare con attenzione la risposta del sistema nelle due bocche più importanti, Treporti e Lido. Problemi di manutenzione delle barriere che sono le più «vecchie», calate sul fondo del mare nel lontano 2013. Ecco perché i tecnici del Consorzio Venezia Nuova hanno stabilito di fare altre due prove preliminari. Il 25 giugno a San Nicolò (Lido Sud), il 2 luglio a Treporti (Lido Nord). E motivazioni anche di tipo politico. Alla grande prova congiunta delle 78 paratoie sollevate tutte insieme dovrà partecipare anche la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. Che ha annunciato la

sua presenza per il giorno 10. Cerimonia in grande stile voluta dal commissario Elisabetta Spitz. Che somiglia più a una inaugurazione che a un test. Come è stata qualche settimana fa quella di Chioggia, con il sollevamento contemporaneo delle paratoie a Malamocco e Chioggia. Il Mose è finito dunque? Per la verità sono tanti i tasselli che ancora mancano alla chiusura della grande opera, progettata nel 1988, la cui prima pietra è stata posta nel 2003 dal governo Berlusconi. Problemi di ritardi e poi lo scandalo tangenti, che ha portato in carcere funzionari pubblici e vertici degli uffici statali e regionali che si occupavano del Mose. Oltre a politici come il presidente della Regione Galan e l'assessore alle Infrastrutture Renato Chisso. L'Anac di Cantone e il prefetto di Roma aveva no inviato in laguna amministratori straordinari per sostituire il Cda del Consorzio. —

A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le barriere arrugginite alla bocca di porto del Lido

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# La bretella ferroviaria e il bosco da salvare «I dieci ettari persi vanno recuperati»

Due le alternative: alberi nei terreni Save o area verde per allargare il bosco dell'Osellino. Tutte le prescrizioni della delibera

**Ordigoni continua a sollecitare di spostare un pezzo di abitato di Dese in nuove aree**

**Mitia Chiarin**

Vero è che per l'amministrazione comunale retta da Luigi Brugnaro, la bretella ferroviaria per l'aeroporto è opera strategica da realizzare. Necessaria per il terzo aeroporto italiano. Vero è che nel documento con cui la giunta comunale partecipa alla procedura di Via regionale (valutazione di impatto ambientale) del treno per l'aeroporto ci sono così tanti rilievi e prescrizioni sul progetto che anche se il parere è positivo, è pieno di richieste di mitigazione e risarcimento. Non solo per i 23 edifici da demolire, tra case private e aziende, ma anche per la perdita di 10 ettari, almeno, di boschi. Nelle otto pagine di delibera con allegare le relazioni degli uffici, appare chiara la richiesta di tutele per i centri di Dese e Tessera ma anche di una sorta di risarcimento alla città di un pezzo del bosco del Praello, che verrà distrutto dalla grande opera ferroviaria di Rfi. Nella delibera non si entra nei dettagli ma sia nella relazione dell'assessorato all'Ambiente che in quella dell'Ente Boschi e grandi parchi si dice che va compensato il verde perso. Con due alternative: la prima prevede di valorizzare l'argine del Fiume Dese realizzando un nuovo bosco nelle aree Save (leggi aeropor-

to e Marchi) al di là della bretella autostradale. Le aree prossime al fiume Dese potrebbero diventare aree di compensazione ambientale realizzando un bosco di pianura, riutilizzando anche i terreni di scavo per la galleria del treno e il Fiume Dese «potrà essere asse di connessione tra i diversi ambienti boschivi», valorizzandone l'argine con percorsi ciclabili, si legge nella relazione che propone collegamenti tra i vari boschi con percorsi ciclopedonali o ciclabili e «siepi/corridoi ecologici con finalità di incremento della biodiversità». Altra proposta, alternativa, è una compensazione con la piantumazione a bosco di aree ad ovest dell'attuale Bosco dell'Osellino. Intervento già previsto dal PAT e dalla variante al Prg di Mestre, come suggerito dall'ente Parchi, perché potrebbe garantire la creazione di percorsi urbani verdi a Mestre: la realizzazione «di un "Canale verde" tra il Parco Albanese ed il Parco San Giuliano (attraverso il Bosco dell'Osellino piantumato quasi trent'anni fa)», si legge, e di un percorso urbano alternativo a viale San Marco che dal Ponte del Massari, su via Vespucci, si collega alle Riviere Marco Polo e Magellano, in centro città. Messa nero su bianco anche la necessità della fermata stadio; la creazione di una rete di sottopassi per non isolare Dese e le zone abitate di via Pialoi "vecchia" e via Bosco Berizzi;

misure di mitigazione preventive ai cantieri con la posa di barriere anti-rumore ed anti-polveri; un parcheggio pubblico per moto, bici e auto con tariffe agevolate a ridosso della nuova stazione all'aeroporto, prevista interrata e collocata vicino alla darsena. La stazione deve avere un percorso ciclopedonale con il centro di Tessera. Si richiede che la nuova viabilità principale tenga conto del Quadrante di Tessera, con stadio, hotel, negozi, non coinvolgendo l'area nei cantieri, e del bypass di Tessera. E i vari uffici comunali (Lavori pubblici, Ambiente, Urbanistica, Mobilità) chiedono una raffica di precisazioni e dettagli sul progetto. Ampia parte è dedicata alla partita degli espropri, che devono essere ingenti come per il Passante: obiettivo impegnare il governo a garantire tutti i fondi necessari affinché gli indennizzi abbiano carattere «compensativo, reintegrativo e pienamente soddisfacente», si legge, con tutela dei posti di lavoro e della continuità produttiva di aziende come la Berti e la Superbeton. Serve un gruppo di lavoro su valori, indennità e misure compensative. A Comune, Regione e parroco ha scritto nei giorni scorsi Ezio Ordigoni ribadendo la necessità di salvare Dese con una nuova area abitativa su terreni della Ipb Santa Maria della Pietà e lotti pubblici in via Pialoi, per spostare un pezzo di paese. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

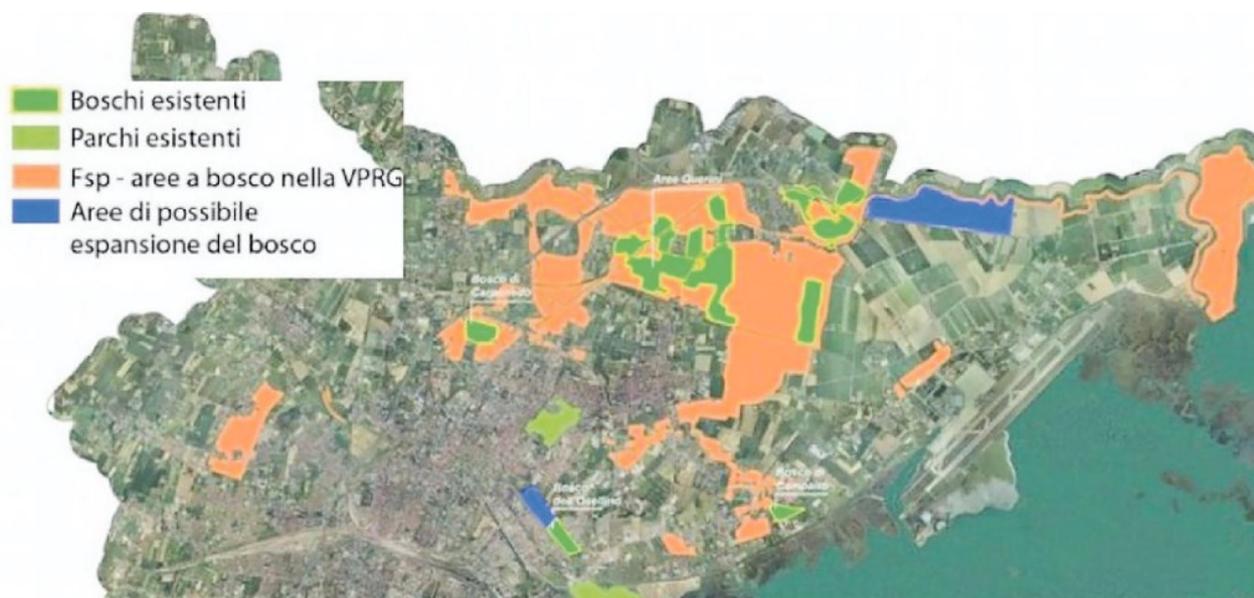
ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## DAI PARTITI

### Sette osservazioni contro il cappio della lista Martini

La lista "Tutta la Città insieme!" di Giovanni Andrea Martini ha presentato in Regione sette osservazioni che mostrano le gravi criticità del progetto, chiedendo un ripensamento sul tracciato a cappio preferendo una stazione ad antenna. Sollecitata anche una analisi costi benefici tra le diverse soluzioni e un vero dibattito pubblico finora evitato.



In blu, nella mappa, le aree di possibile espansione che potrebbero essere realizzate come compensazione

MARIA ROSA VITTADINI

## La docente di trasporti «Un progetto assurdo con troppe criticità»

«Un progetto assurdo. Che non porterà vantaggi al territorio. E nemmeno all'aeroporto che lo ha richiesto». Maria Rosa Vittadini è docente di trasportistica ed esperta di progetti strategici e Valutazioni di Impatto ambientale. Elenca le criticità che «non reggono» il nuovo progetto. «Da anni si parla di collegare Tessera con la linea ferroviaria», attacca, «qualche anno fa con un altro progetto incredibile, il grande tunnel in gronda lagunare. Quell'idea si è bocciata da sola, perché irrealizzabile. Adesso la nuova idea, all'esame della Via regionale. Dal punto di vista tecnico e trasportistico, più ancora che su quello ambientale, è irrealizzabile».

Perché, scandisce Vittadini, «in questo modo la stazione di Tessera non sarebbe affatto «passante». Con il sistema del «cappio» e il ritorno obbligato, tutti i treni ad Alta velocità non potrebbero con-

tinuare verso San Donà e Trieste, ma dovrebbero invertire la marcia. Con un dispendio di tempo di almeno 20-25 minuti». A chi serve allora questa nuova grande opera? «Non certo alle ferrovie, che infatti dichiarano di aver progettato il percorso non su logiche di trasporto ferroviario ma per richiesta della società aeroportuale Save. E nemmeno agli utenti dell'aeroporto». Un'opera «assurda», spiega Vittadini, «che va assolutamente rivista. Se la ferrovia è necessaria per collegare Tessera al resto del mondo, meglio insistere sul progetto di Sfmr, la ferrovia regionale metropolitana. Non certo con questo *cul de sac*, nuovo spreco di risorse pubbliche per una grande opera che non serve ai cittadini». «Mi auguro», conclude, «che tutti leggano con attenzione carte, documenti e progetti. E che si possa tornare indietro». —

ALBERTO VITUCCI



Maria Rosa Vittadini



VIABILITÀ

# Triestina, maxi piano per riasfaltare i tratti in peggiore stato

Il progetto di Anas abbraccia tutte le località, in questi giorni si è intervenuto a ridosso di Portogruaro, tutti i lavori di notte

PORTOGRUARO

Un maxi piano di riasfaltature per mettere a posto la pavimentazione della Statale 14 Triestina, la principale arteria del territorio, in tutto il tratto che attraversa il Veneto Orientale.

Il progetto di Anas avanza a tappe spedite ed è già arrivato a buon punto nel Portogruarese. Mentre da questa settimana si è iniziato a lavorare nel Sandonatese. Completato il risanamento della pavimentazione sulla Nsa 403, stanno proseguendo, secondo il programma stabilito, gli altri interventi in vari tratti della Triestina tra San Donà e San Michele al Tagliamento (fino al confine regionale), nonché sulla variante di Portogruaro. In questi giorni si è intervenuti a ridosso del centro di Portogruaro, risistemando l'asfalto lungo via Levada e viale Venezia, all'altezza dell'incrocio con via Noiari.

Nel Portogruarese i tecnici prevedono di ultimare le lavorazioni entro il 9 luglio. Da questa settimana, però, sulla Triestina ha aperto i battenti anche un nuovo maxi cantiere itinerante, per la riasfaltatura di tutto il tratto di 33 chilometri tra Musile e Campalto. Così da ultimare la sistemazione della statale nel Veneto

Orientale. Per l'esecuzione degli interventi è prevista l'istituzione del senso unico alternato. Inoltre, per mitigare possibili disagi alla viabilità, a seconda dell'avanzamento del cantiere, le lavorazioni saranno eseguite in orario notturno. Si interverrà per ripristinare l'asfalto anche sulla Statale 14, Variante di Musile. Anas prevede di finire entro la fine di luglio.

Novità anche per un'altra arteria chiave del Portogruarese, la Regionale 53 Postumia. A Pradipozzo sono stati installati dei dissuasori luminosi all'altezza dell'incrocio tra via Fornace e via Mezzatore d'Alvea, dove si sono verificati due incidenti mortali. In merito alla pericolosità dell'incrocio, il Comune di Portogruaro aveva avuto degli incontri con Veneto Strade, sollecitando una messa in sicurezza con una rotonda oppure un semaforo. Veneto Strade si era presa l'impegno nel frattempo di operare alcune soluzioni. Tra queste, l'installazione di dissuasori luminosi. Il Comune, da parte sua, aveva provveduto ad alcuni accorgimenti sulla segnaletica verticale e orizzontale. Gli incontri proseguiranno. —

GIOVANNI MONFORTE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cantiere sulla Statale 14 Triestina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## I SINDACI E LA PEDEMONTANA «TRAFFICO, IMPATTO PESANTE»

DE WOLANSKI / A PAG. 16

# I sindaci: sì alla Pedemontana ma la viabilità va potenziata

Da Spresiano a Povegliano, da Trevignano a Montebelluna fino a Riese e a Malo richieste di interventi per migliorare la rete ordinaria: «Strade vecchie e strette»

**Dalla Pietra (Spresiano): «Faccio da solo opere che nessuno ritiene importanti»**

**Domani prevista l'apertura del tratto vicentino fra Malo e Breganze**

TREVISO

Da domani, salvo modifiche dell'ultima ora, verrà aperto il tratto della Pedemontana Veneta da Malo a Breganze. Un nuovo piccolo tassello di un'opera che non verrà completata nei tempi, ma probabilmente solo a primavera 2021 e senza la galleria di Malo, strategica per permettere il collegamento con l'A4, ancora sotto sequestro e bisognosa di un altro anno e mezzo di lavori, a spanne. E attorno alla Pedemontana, il territorio si divide tra aspettative e timori. I sindaci vedono la valenza strategica dell'opera, ma pesano e temono «le ricadute di un'opera che sfoga su una viabilità da anni Cinquanta».

Sul lato est, lì dove l'allaccio all'A27 è ancora tutto da fare, il sindaco di Spresiano **Marco Della Pietra** non indora la pillola: «Sto andando avanti a fare da solo le opere che servono e nessuno prima di me ha ritenuto fondamentali» dice, «il rischio altrimenti è che la Pedemontana finisca in una rete stradale cittadina non adatta. Il dramma è che chi avrebbe potuto far valere il proprio peso politico dà contro le rivendicazioni di chi guarda al futuro con giusta preoccupazione e si rimbecca le maniche per evitare problemi alla popolazione». Il vicino **Rino Manzan** (Povegliano)

spera in correttivi post-inaugurazione: «Abbiamo avuto garanzie di monitoraggio del traffico prima e post apertura, vedremo quale sarà l'impatto poi decideremo come interverremo sul caso. Certo» ammette, «la Pedemontana sarebbe stata l'occasione buona per fare una vera viabilità complementare moderna, ma, il piano Pedemontana doveva prevedere una rete più ampia. Non è stato fatto così, ora si dovrà agire diversamente». Secondo i dati da Povegliano uscirà gran parte del traffico diretto a Treviso, «ma lo farà in una strada datata, non adatta a certi flussi, stretta, senza ciclabili» spiega **Manzan**, «speriamo che in caso di criticità la Regione intervenga subito. Ho fiducia». Più a Ovest si cerca di guardare il bicchiere mezzo pieno. «L'opera deve andare avanti e finire nel più breve tempo possibile» sottolinea **Ruggero Feltrin**, sindaco di Trevignano che ha guadagnato dal progetto la circonvallazione di Signoressa e da sempre divide il territorio tra le due statali Feltrina e Postumia. «Tutti speriamo che la Pedemontana possa diventare un'opportunità e che possa aiutare il turismo e la logistica industriale che ha bisogno di connettività». A preoccuparlo l'intenzione di non procedere ad aperture per singoli tratti anche nel

Trevignano: «Un errore, nel nostro territorio moltissime aziende ne avrebbero giovamento». Auspica celerità anche **Marzio Favero** (Montebelluna) anche se ammette: «La prima volta che ho messo piede in un consiglio comunale avevo dieci anni e si discuteva delle Pedemontana... Ora a fronte di un percorso di 45 anni non sono i mesi in più o meno a fare differenza». Viabilità? «Per tutta la vita ho fatto i conti con una Marosticana congestionata da Tir e camion, ingorghi, danni ambientali. L'opera era ed è necessaria. La nostra è una delle aree a maggior densità di imprese e come piattaforma produttiva è tra le più importanti d'Europa; si impone di avere viabilità adeguata. Tutte le strade sono una ferita ma bisogna riconoscere una realtà: Venezia-Mestre, Padova, Treviso e Vicenza sono area metropolitana. Mancava un lato di collegamento». Torna al punto traffico però **Matteo Guidolin**, sindaco di Riese Pio X, ormai al confine col vi-



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 40397 - Diffusione: 32048 - Lettori: 463000: da enti certificatori o autocertificati

centino: «La strada influenzerà uno sviluppo del territorio che punta verso Nord. Bene. Ma temo per la viabilità secondaria, non essendoci opere complementari si rischia di andare a scaricare traffico su una viabilità ordinaria datata e già oberata, penso allo snodo di Vallà in primis soprattutto calcolando che il casello di Riese convoglierà buona parte del traffico della Castellana». La soluzione? C'è ancora: «Non si ragiona come singoli comuni ma come territori ampi per lavorare, dopo l'apertura della Pedemontana, a

una nuova viabilità secondaria». Nel vicentino **Paola Lain**, sindaco di Malo, sottolinea come si tratti di «un'opera fondamentale», si rammarica delle «tante sofferenze che molti suoi cittadini stanno vivendo in questi mesi di cantieri per le opere di scavo della galleria». E sottolinea: «Speriamo che i lavori terminino presto, temo che fino quando non sarà ultimata sarà molto il traffico che si riverserà su Malo, e manca una viabilità adeguata. il progetto c'è... ma prima di attuarlo...». —

FEDERICO DE WOLANSKI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il casello di ingresso in Pedemontana dall'A31 Valdastico



Qui sopra le lavorazioni della Pedemontana al confine tra il tratto Trevigiano e Vicentino, nella zona di Riese Pio X. In alto a destra il casello in costruzione nel tratto Breganze-Bassano del Grappa e sotto un particolare di uno dei viadotti che garantiranno la futura viabilità comunale nella zona di Povegliano

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Marco Della Pietra



Marzio Favero



Rino Manzan



Matteo Guidolin



Ruggero Feltrin



Paola Lain

## FAVORITI I NUOVI MARKET

# «Sgravi per la bioedilizia anche al commerciale» È polemica a Ca' Sugana

Sgravi per la bioedilizia anche al commerciale. Scoppia la polemica attorno al provvedimento annunciato alcuni giorni fa dall'assessore all'Urbanistica Linda Tassinari. Luigi Calesso (Coalizione Civica) infatti contesta due aspetti in particolare della nuova disciplina, ovvero che sia applicabile alle nuove costruzioni e alle aree commerciali fino a 2.500 metri di superficie.

«Quanta "bioedilizia" serve per compensare gli effetti negativi sull'ambiente e anche sull'inquinamento atmosferico, della impermeabilizzazione di suolo attraverso nuove costruzioni?», si chiede Calesso. «Ma sorprende che possa usufruire degli sgravi un supermercato. Potrà fruirne la lottizzazione "Col di Lana" in cui è prevista la realizzazione di un supermercato su un'area di circa 830 metri quadrati (quasi triplicata, grazie alla scelta di questa amministrazione, rispetto a quella inizialmente prevista).

Potrà usufruirne il piano di lottizzazione "Repubblica 1" in cui sarà sufficiente che 500 dei 3.000 metri quadra-

ti edificabili vengano destinati a residenziale o direzionale: la superficie commerciale scenderebbe a 2.500 metri quadrati e si potrebbe ottenere lo sconto sui contributi di costruzione. Mi chiedo se non sarebbe stato possibile fare altrimenti ed evitare che anche la costruzione di supermercati potesse usufruire, sia pure parzialmente, della riduzione dei contributi di costruzione», puntualizza Calesso. Ma l'assessore Tassinari non ci sta.

«Lo sgravio degli oneri vale solo se si decide di costruire con i canoni della bioedilizia. Chi ha già le autorizzazioni per realizzare del commerciale, può usufruirne solo se non costruisce in modo tradizionale», ribatte l'assessore all'urbanistica. «Gli aiuti inoltre riguardano solo diritti già acquisiti, non le richieste per nuove aree. Anche per il piano casa vale lo stesso concetto. Si può ottenere l'incentivo in caso si rispettino i principi della bioedilizia, ma solo per la cubatura esistente non per quella aggiuntiva data dalla normativa regionale».-

F.C.



# Monigo, salta l'impresa Stop al cantiere Ater per 24 appartamenti

Fallisce un'immobiliare padovana, erano al grezzo avanzato  
L'ente dovrà rifare il bando, possibile ritardo di 18 mesi

Nelle scorse settimane è fallita l'immobiliare 3A di Cittadella, che faceva parte dell'associazione temporanea con l'impresa Ruffato. Ed è arrivato lo stop – per ora definitivo – al cantiere dell'Ater a Monigo, nell'area Peep 7.2, che già dall'inizio dell'anno stentava. Là, in strada La Bassa sono previsti 48 nuovi alloggi. Il primo stralcio del Peep 7.2 era limitato alla metà esatta, 24 appartamenti, destinati a potenziare l'offerta di case popolari nel capoluogo. Investimento di 2,3 milioni.

Adesso, quando il cronoprogramma avrebbe previsto la drittura di arrivo e la consegna ai futuri inquilini, siamo al grezzo avanzato, ma mancano tutte le opere interne.

L'Ater ha compiuto una ricognizione sia sullo stato di avanzamento dei lavori – siamo a due terzi – sia sullo stato finanziario. «Siamo poco oltre la metà dell'opera, sostanzialmente», spiega Luca Barattin, presidente dell'Ater Treviso, «Dovremo certamente rifare l'appalto per completare l'opera da dove si è fermata, di conseguenza ci vorrà un anno, forse un anno e mezzo in più del previsto. Chiaramente non ci voleva, ma contiamo di poter varare entro fine estate il nuovo bando per riprendere questo importante cantiere e portarlo a compimento».

Il che fatalmente andrà a ritardare il completamento della palazzina, tanto attese dai futuri inquilini nella lista d'attesa dopo le graduatorie Ater per l'assegnazione degli alloggi popolari. Sul piano economico, non ci dovrebbero essere rilevanti ed onerose “code” giudiziarie davanti alla sezione fallimentare: l'Ati patavina, che aveva vinto l'appalto e aveva iniziato il cantiere ancora a giugno 2019, era stata sostanzialmente pagata “in progress”, per 1,2 milioni circa.

Le avvisaglie della crisi dell'impresa si erano avute fra gennaio: dopo le festività il cantiere si era quasi fermato per l'agitazione dei dipendenti, che lamentavano di avanzate spettanze arretrate dai datori di lavoro.

Poile istanze di pignoramento presentate dai fornitori all'Ati e da imprese che avevano lavorato in subappalto, mentre la Ruffato recedeva dall'associazione temporanea d'impresa.

L'Ater, dal canto suo, si era attrezzata per fronteggiare anche un possibile fallimento, dopo i problemi registrati all'inizio di questo 2020: ma verosimilmente non dovrà insinuarsi nella procedura della curatela, proprio perché aveva liquidato progressivamente l'impresa.

Una scelta rivelatasi provvidenziale per poter ora riprendere l'iter della realizzazione dal punto esatto in cui l'Ati patavina ha lasciato il cantiere, certo uno dei più strategici dell'Ater nel capoluogo, nella politica di lotta alle liste di attesa che colpiscono le fasce più deboli della popolazione. Tanto più ora dopo l'emergenza sanitaria. —

A. P.



## IL PEEP 7.2 IN STRADA LA BASSA



Il cantiere dell'Ater in strada La Bassa a Monigo prima del lockdown: ora servirà un nuovo bando per completare i lavori