

Rassegna del 28/07/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

28/07/2020	Sole 24 Ore	5 Appalti, 500 provvedimenti accumulati in 26 anni - Appalti, 500 provvedimenti in 26 anni	Santilli Giorgio	1
SCENARIO				
28/07/2020	Arena	29 La Regionale 10 si fa ma non basta	LU.FI.	3
28/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	16 L'Unesco: meno voli, stop ai grattacieli - «Stop alle torri in stazione Via le maxi-navi container Ridurre i voli a Tessera»	Zorzi Alberto	6
28/07/2020	Corriere delle Alpi	17 Val Medon, lavori nel 2021 i soldi non sono arrivati	Forzin Alessia	8
28/07/2020	Gazzettino	15 Autostrade, Atlantia riapre il confronto con il governo	Dimito Rosario	10
28/07/2020	Gazzettino	15 La Consulta: «Esclusione legittima di Aspi, urgente ricostruire il ponte»	R.Amo	11
28/07/2020	Gazzettino Padova	4 Tecnologico e veloce: come sarà il nuovo tram - Stazione-Voltabarozzo in 18 minuti: c'è il piano	Cozza Nicoletta	12
28/07/2020	Gazzettino Padova	5 E per l'altra linea il Comune valuterà anche i bus elettrici	Ni.Co.	16
28/07/2020	Gazzettino Treviso	2 Benazzi: «Una corsa a ostacoli, ma sfida quasi vinta»	P. Cal.	18
28/07/2020	Gazzettino Treviso	2 Zaia: «Qui l'ospedale del futuro» - Il nuovo ospedale operativo fra un anno	Calia Paolo	19
28/07/2020	Gazzettino Treviso	3 Intervista a Diego Carron - Carron: «Il peggio è alle spalle, ora stringiamo i tempi» - Carron: «Finito questo monoblocco rifaremo il Pronto Soccorso»	Favaro Mauro	23
28/07/2020	Gazzettino Venezia	12 Si torna a costruire in piazza Ferretto Operazione da 30 milioni all'ex Carive - Cantieri in piazza Ferretto	Trevisan Elisio	25
28/07/2020	Gazzettino Venezia	13 Nel degrado il giardino di Piano	Gimma Giacinta	28
28/07/2020	Gazzettino Venezia	14 Piano urbanistico L'iter si presenta sempre più arduo	R.Per.	30
28/07/2020	Gazzettino Venezia	14 Il Comune cede l'area Eni	R.Per.	31
28/07/2020	Gazzettino Venezia	19 Vallevecchia, si rifà il ponte «La parte centrale non tiene»	Coppo Riccardo	32
28/07/2020	Gazzettino Venezia	8 Sant'Elena, la variante va in Consiglio Le opposizioni: «No a delibere in bianco»	m.f.	34
28/07/2020	Gazzettino Venezia	8 Case pubbliche, 2mila in attesa per 300 alloggi	Fullin Michele	36
28/07/2020	Gazzettino Venezia	15 Gara tra 15 ditte per ristrutturare lo stadio a Cazzago	Zanferrari Sara	37
28/07/2020	Italia Oggi	36 Affidamenti diretti, rischio infiltrazioni	...	38
28/07/2020	Mattino Padova	28 Sit-in dei sindaci sul ponte di Curtarolo Appello al Governo: «Ricostruiamolo»	Bergamin Silvia	39
28/07/2020	Mf	32 Rapporto Il ponte della rinascita - Lo sblocca cantieri per la Liguria	Brillo Nicola	41
28/07/2020	Nuova Venezia	27 Bonus facciate «Occasione unica per riqualificare»	E.B.A	43
28/07/2020	Nuova Venezia	20 «Mose, la sabbia nei cassoni resta un problema irrisolto»	E.P	44
28/07/2020	Nuova Venezia	26 Idrovia, mozione in Parlamento caccia ai fondi Ue - Idrovia, mozione alla Camera «È un'occasione storica»	Abbadir Alessandro	45
28/07/2020	Nuova Venezia	23 Prova fallita, la gru giù nel canale subito al lavoro per recuperarla	...	47
28/07/2020	Nuova Venezia	17 «La residenza pubblica ora diventa privata ma senza vere garanzie»	...	48
28/07/2020	Nuova Venezia	17 Alloggi di lusso con i privati negli ex cantieri di Sant'Elena	Tantucci Enrico	49
28/07/2020	Nuova Venezia	30 Il ponte di Cavanella chiuso 4 settimane per la ristrutturazione	G.Mo	51
28/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14 Classificare 162 Comuni nella Zona sismica 3	...	52
28/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16 Ditte venete discriminate - Partecipi a una gara? Fuori per due anni Il Veneto discrimina le imprese venete	Jori Francesco	53
28/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16 Atlantia, Cdp in Aspi con quotazione I fondi azionisti in pressing sul prezzo	R.P	55
28/07/2020	Piccolo	12 Fiume, avviate le demolizioni per la costosa strada del porto	Marsanich Andrea	56
28/07/2020	Sole 24 Ore	26 Bonus 110%. Per gli interventi sul fotovoltaico un massimale autonomo - Edilizia. Superbonus, massimale autonomo per il fotovoltaico - Superbonus, massimale autonomo per gli interventi sul fotovoltaico	De Stefani Luca - Gavelli Giorgio	58
28/07/2020	Tribuna-Treviso	16 Treviso, nuovo ospedale - La Cittadella della Salute apre nel 2021 Nuove sale operatorie pronte in aprile	Passerini Andrea	60
28/07/2020	Tribuna-Treviso	17 La punta di diamante è il blocco da 6 piani Sale e apparati hi tech	A. P.	62
28/07/2020	Tribuna-Treviso	19 «Meglio l'A27 liberalizzata che fare il Terraglio Est» Il Pd striglia la giunta Conte	F. C.	64

IMPRESE SOTTO TIRO

Appalti, 500 provvedimenti accumulati in 26 anni

L'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, presenterà oggi «Le mille e una norma», uno studio che conta i provvedimenti emanati e la loro mole fisica in materia di lavori pubblici, dalla legge Merloni (1994) a oggi: 500 provvedimenti in 26 anni, per

un totale di 45.520 pagine di Gazzetta ufficiale. La frenesia normativa continua a

peggiorare: si è passati dagli 8 decreti annui del 1994-99 ai 39 del 2019, e ai 23 dei primi sette mesi del 2020. Messi in fila, questi fogli farebbero una

strada di 136 chilometri.

Giorgio Santilli — a pag. 5

Appalti, 500 provvedimenti in 26 anni

Lo studio Ance. La frenesia normativa continua a peggiorare: si è passati da 8 decreti annui del 1994-99 a 39 del 2019, a 23 nei primi sette mesi 2020

Le task force. Critica al moltiplicarsi delle strutture pubbliche chiamate a occuparsi d'investimenti pubblici: sono sette, potranno diventare nove

Giorgio Santilli

ROMA

La frenesia legislativa che mette in ginocchio le imprese raggiunge il suo culmine nel settore degli appalti di opere pubbliche. L'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, presenterà oggi nel corso di un evento online «Le mille e una norma» uno studio che ha contato i provvedimenti emanati e la loro mole fisica in materia di lavori pubblici dalla legge Merloni (1994) a oggi: parliamo di 500 provvedimenti in 26 anni per un totale di 45.520 pagine di Gazzetta ufficiale. Messi in fila questi fogli farebbero una strada di 136 chilometri che richiederebbe 158 giorni per essere letta, senza contare i rimandi legislativi e normativi ad altre fonti.

Sembrerebbe un gioco dell'oca se non fosse la fotografia drammatica di un quadro normativo che fa danni pesanti alle imprese e che presenta varie facce, tutte patologiche: l'instabilità politica e normativa, con il bisogno di cambiare sempre quello che ha fatto il governo precedente, anziché cercare punti di convergenza nazionale; l'over regulation (per esempio rispetto alle norme europee) dove la produzione di regole viene spesso considerato dalla politica un bene in sé, forse all'inseguimento dell'idea sbagliata che più si dettaglia la

norma più si può indirizzare nel giusto verso l'azione della pubblica amministrazione (e questo è anche il segno della sfiducia totale verso la Pa); ancora, il difetto diffusissimo dei rimandi a successivi provvedimenti che si portano dietro il quarto vizio, quello della incompletezza di una normativa che mai riesce ad arrivare al capolinea e fermarsi. Tutte queste facce contribuiscono insieme a fare della normativa sugli appalti di opere pubbliche una tela di Penelope cui si aggiungono i decreti fatti apposta per semplificare e snellire. Magari - come nell'ultimo caso - con 65 articoli zeppi di rimandi.

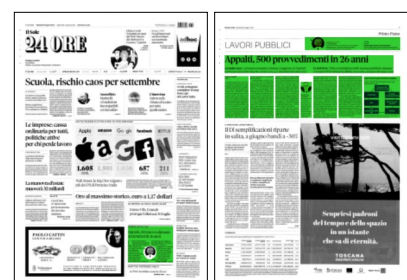
Lo studio dell'Ance documenta con i numeri anche l'accelerazione di questa frenesia, raggruppando i provvedimenti sulle opere pubbliche per decenni. Si è passati infatti dagli otto provvedimenti annui del periodo degli anni '90 (1994-1999) ai 14 provvedimenti l'anno del periodo 2000-2009 ai 29 provvedimenti annui presi fra 2010 e 2019. Il nuovo decennio, se questa corsa pericolosa non sarà arrestata di colpo, minaccia di sfracellare qualunque record, considerando che nei primi sette mesi del 2020 sono già stati assunti 23 provvedimenti e all'interno di questi innumerevoli sono i rimandi ad altri provvedimenti. E non è solo un problema di emergenza Covid

perché i segnali del salto di scala erano chiari già dal 2019, con 39 provvedimenti assunti nel corso dell'anno.

E non è - dice l'Ance - un impazzimento che riguarda soltanto la produzione di norme, ma anche quella di produzione di strutture amministrative con quella che l'associazione chiama «Idra a sette teste» contando le strutture (dipartimenti, cabine di regia, società) vecchie e nuove che hanno assunto un ruolo di primo piano nell'obiettivo di progettare, finanziare, programmare, sbloccare, commissariare opere pubbliche.

Un far west che, lungi dall'accelerare, rallenta ulteriormente la macchina. E alle sette strutture che sono illustrate nel grafico qui a fianco si promette già di affiancarne altre due, seguendo le previsioni del piano Colao e la task force tecnica annunciata dal premier Giuseppe Conte per mettere a punto il Piano collegato al Recovery Fund.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IMPRESE SOTTO TIRO
LE COSTRUZIONI

Instabilità normativa, over regulation, e incompletezza della legislazione. Un quadro che fa danni pesanti nel settore degli appalti di opere pubbliche

29

NUMERO MEDIO ANNUO DI PROVVEDIMENTI

Quelli in materia opere pubbliche adottati nel periodo 2010-2019, rispetto agli 8 negli anni 1994-1999 e ai 14 nel 2000-2009

La governance sugli investimenti pubblici

L'Idra a 7 (8 e 9)* teste della governance sugli investimenti in Italia



(*) La numero 8 prevista dal Piano Colao e la numero 9 annunciata da Conte in vista della task force per il Recovery Fund. Fonte: Ance



Gabriele Buia.

Il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance) attacca a testa bassa sulla moltiplicazione delle norme in materia di appalti nell'evento online di oggi «Le mille e una notte»

La Regionale 10 si fa ma non basta

Il sindaco Lorenzetti reclama che venga collegata ai caselli dell'A13 e dell'A22 mentre Girardi chiede la nuova Sp500

Un'infrastruttura che da sola toglie traffico ma serve anche una linea veloce su binari fino ad Isola

La nuova Regionale 10, che diventerà una statale di collegamento tra il Basso Veronese e il Basso Padovano, è diventata finalmente fattibile e incontrovertibile. La strada è stata infatti inserita fra le infrastrutture per le quali non è possibile prevedere variazioni nel Piano regionale dei trasporti che è stato approvato nei giorni scorsi dal Consiglio regionale. Riferisce Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture: «Sono in corso le progettazioni definitiva ed esecutiva del completamento dell'arteria, che costerà 50 milioni di euro».

NON È RISOLUTIVA. L'arrivo, dopo anni di attesa, della certezza della realizzazione dell'opera, pur essendo stato accolto con spirito positivo, non basta però a far sì che i sindaci di alcuni dei Comuni interessati dal passaggio della nuova via di comunicazione, si dichiarino soddisfatti. Secondo i primi cittadini, infatti, rimangono ancora da risolvere parecchi problemi di viabilità in un'area, quella del Basso Veronese, che certo non abbonda in infrastrutture efficienti.

«Certo è un bene che venga finalmente completata la realizzazione del tratto di regionale che va da Carceri, nel Padovano, sino a Legnago, ma questa azione deve essere so-

lo il primo passo di un ulteriore allungamento sia da Est che ad Ovest dell'arteria perché solo così potrà essere considerata come una via di collegamento importante per il territorio», dice Graziano Lorenzetti, sindaco di Legnago. Secondo il primo cittadino legnaghese, la nuova Regionale dovrebbe arrivare al casello di Monselice (Padova) dell'autostrada A13 che collega Padova a Bologna, mentre ad Ovest dovrebbe, passando per il Mantovano, collegarsi allo svincolo di Mantova Sud dell'A22, l'autostrada del Brennero. «Con questi raccordi il nostro territorio sarebbe collegato direttamente con due rilevanti corridoi: per questo io chiedo che venga avviata, da subito, almeno la progettazione definitiva dei tratti finali», rimarca Lorenzetti.

LA TRANSPOLESANA. Lorenzetti prosegue sottolineando che nel Basso veronese sono necessari, ed urgenti, anche altri interventi. Il primo - per il quale «non c'è da aspettare neanche un minuto», dice - dovrebbe essere l'adeguamento complessivo della Transpolesana, con lavori manutentivi e la realizzazione di sistemi di controllo delle piazzole, volti a contrastare i persistenti fenomeni di abbandono dei rifiuti.

METROPOLITANA LEGGERA. «Oltre a questo», continua Lorenzetti, «è anche necessario che venga messa in pratica l'idea della metropolitana di superficie». Questa proposta, anch'essa oggetto di richieste da decenni, prevede

la creazione di una linea di trasporto su strada ferrata, con treni di piccole dimensioni, ma con elevate frequenze di passaggio, che dovrebbero coprire la tratta che va da Legnago al nascente centro intermodale di Isola della Scala. «Si tratta di un'infrastruttura che deve essere inserita nel prossimo Piano dei trasporti», rimarca il primo cittadino.

Anche Andrea Girardi, sindaco di Minerbe, sottolinea la necessità di programmare altri interventi. «Il Basso veronese è un territorio che è stato abbandonato, per cui è ora che esso recuperi un po' del terreno perso», dice.

LA VARIANTE ALLA SP 500.

«La nuova Regionale 10 è importante per Minerbe perché ridurrà l'impatto del traffico che attualmente attraversa un incrocio che in passato è stato teatro di incidenti gravissimi», racconta Girardi parlando del crocevia tra l'attuale Regionale con la Provinciale 500, in un tratto che è molto trafficato perché attraversa la zona industriale di Minerbe. «Per quanto ci riguarda, infatti, è necessario anche che venga finalmente realizzata la variante alla Provinciale 500 che va da Cologna a Legnago e che attraversa il nostro paese», aggiunge Girardi. «Credo che Minerbe sia l'unico Comune che deve ancora sopportare il passaggio, nel proprio centro, di una strada importante; per questo stiamo parlando con Provincia e Regione per portare all'esterno dell'abitato la Sp 500 la quale, peraltro, si collegherebbe direttamente con la nuova Regionale 10», conclude. ●



La storia «infinita»

Se ne parla da trent'anni Lo sblocco arriva da Roma

La nuova Regionale 10 ha una storia che sino a qualche settimana fa poteva, senza tema di smentita, essere definita «infinita». Ideata come un'arteria per collegare due territori afflitti da una rilevante penuria di collegamenti, il Basso Veronese ed il Basso Padovano, l'infrastruttura è oggetto di ipotesi e programmi da almeno 30 anni.

La strada, di cui è previsto l'innesto nel Padovano sulla Statale 16 Adriatica e la connessione nel Veronese con la Transpolesana, è stata realizzata per alcuni tratti: nel Padovano sono stati costruiti i primi 10 chilometri da Monselice a Carceri, mentre nel Veronese sono stati creati i raccordi con la 434 e le Provinciali 44 e 44b, per un totale di quattro chilometri, e la variante di San Vito, per altri 2,6 chilometri.

All'inizio sembrava che anche la realizzazione degli altri 23 chilometri necessari per completarla, potesse avvenire in tempi contenuti. I cantieri, però, si sono fermati del 2007. Della strada mancante, circa 18 chilometri sono posti nel Padovano e quasi 5 nel Veronese, dove è previsto che attraversi Legnago, Minerbe e Bevilacqua, con uno svincolo a



Il presidente Giuseppe Conte

Minerbe, un viadotto sulla linea ferroviaria Mantova-Monselice e un ponte sul fiume Fratta.

A seguito dello stop imposto dalla Regione lo scorso anno del piano che prevedeva il completamento della Regionale da parte di un raggruppamento di imprese, le speranze sull'arteria si erano azzerate. Soprattutto nel Padovano, però, i sindaci hanno continuato a chiedere una ripresa del progetto. Essa si è concretizzata all'inizio di quest'anno, quando il Presidente del Consiglio dei ministri ha firmato un decreto che sanciva il ritorno della competenza della Regionale 10 all'Anas: altri provvedimenti statali, inoltre, hanno previsto l'erogazione per la sua realizzazione di 50 milioni di euro.

Per il progetto definitivo ed esecutivo, attualmente in fase di elaborazione, la Regione ha stanziato 6 milioni di euro. **LU.FI.**



Il previsto punto di innesto a Minerbe della nuova Regionale 10

L'Unesco: meno voli, stop ai grattacieli

Il rapporto su Venezia: crociere a Marghera entro fine 2020, poi fuori dalla laguna

VENEZIA Ridurre i voli all'aeroporto Marco Polo e stop ai grattacieli altri più di 8 piani, compresi quelli previsti in stazione e la Venus Venis di Marghera. E poi diminuire sensibilmente il numero dei turisti e bloccare i nuovi hotel senza eccezioni. Il rapporto Unesco detta 50 raccomandazioni, dopo la visita degli ispettori a fine gennaio. Sulle crociere via libera «entro fine 2020» allo spostamento temporaneo a Marghera, ma poi si chiede una soluzione fuori laguna. a pagina 16 **Zorzi**

«Stop alle torri in stazione Via le maxi-navi container Ridurre i voli a Tessera»

L'Unesco: crociere a Marghera entro fine 2020, poi fuori laguna

VENEZIA Stop ai grattacieli «superiori agli otto piani», che sono l'altezza limite degli edifici di Mestre: e se i 19 piani della Hybrid Tower svettano ormai dal 2016, bisogna preservare in futuro lo skyline, sia dalla Venus Venis di Marghera (che però si è già da sola più che dimezzata dai 100 metri previsti a circa 40) che dalle due nuove torri previste nel progetto della piastra sopra la stazione presentato alcuni giorni fa. Ridurre «significativamente» il traffico aereo del Marco Polo, dirottando i voli su altri scali della Regione. Impedire l'accesso in laguna non solo delle grandi navi da crociera – per le quali si chiede a lungo termine una soluzione «fuori dalla laguna», dando però il via libera allo spostamento provvisorio entro fine 2020 a Marghera – ma anche di quelle porta-container, sulla base del principio che «si devono loro adattare a larghezza e profondità dei canali attuali, non viceversa».

Il rapporto stilato dai tre membri della missione del-

l'Unesco – venuti dal 27 al 31 gennaio per verificare sul campo lo stato del sito «patrimonio dell'umanità» di Venezia e laguna e valutare l'ipotesi di «depennarla» dai siti protetti – non parla solo di turismo e crociere, ma disegna una Venezia molto diversa da quella attuale, più in linea con i desiderata di agguerriti comitati cittadini e ambientalisti che con l'azione di governo degli ultimi anni. Tanto che tra le 50 raccomandazioni c'è anche quella di coinvolgere maggiormente nelle decisioni proprio i residenti e le associazioni, ma anche se stesso: citando il paragrafo 172 delle linee guida operative, viene chiesto di inviare per l'approvazione al comitato «World Heritage» tutti i progetti che abbiano un impatto sul sito protetto: dai grattacieli, appunto, al futuro di Porto Marghera, perfino al Protocollo fanghi e al Piano morfologico della laguna.

E pensare che la prima parte delle 92 pagine parlava proprio della sovrapposizione delle competenze tra i vari en-

ti in campo e chiedeva un migliore coordinamento. Ma ovviamente le pagine più attese erano quelle sul turismo. L'Unesco riconosce a Ca' Faretto il lavoro fatto sulla gestione dei flussi (dalla smart control room all'ipotesi del contributo di accesso), ma non basta. «Il Comune sembra non vedere come una minaccia il numero estremamente alto di visitatori - scrivono i tre tecnici - che eccede largamente la capacità della città». L'indicazione dunque è netta: «Bisogna sviluppare misure adeguate per ridurli sostanzialmente». Lo stop ai nuovi hotel deve essere «senza eccezioni» e su tutto il territorio (Tronchetto e Mestre compresi), così come i b&b e



gli affittacamere. La pressione turistica è infatti uno dei motivi della «fuga» dei residenti. «Servono case a prezzi accessibili, promozione dell'occupazione e infrastrutture», scrive l'Unesco, per tornare ad attrarre di nuovi. Va anche finanziata «in maniera adeguata» la legge speciale, proprio per mantenere la città.

Quanto alle navi, la linea è netta: no a nuovi scavi, nemmeno per il Vittorio Emanuele, che in una delle ipotesi di gestione delle crociere avrebbe dovuto consentire l'accesso alla Marittima attraverso il Canale dei petroli. «Gli scavi avrebbero probabilmente un impatto molto negativo sull'ecosistema lagunare», scrivono. Il limite alle crociere davanti a San Marco deve restare di 40 mila tonnellate (nel corso delle audizioni qualcuno aveva ipotizzato di aumentarlo) e anche le ipotesi su Chioggia («troppi scavi») e bocca di Lido («preoccupa il trasporto dei passeggeri») non convincono. Se non si troverà la soluzione? «Ci sono altri scali come Trieste».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Dal 2016 Venezia è nel mirino dell'Unesco, che l'ha inserita tra i siti protetti «patrimonio dell'umanità» a rischio di esclusione

● Dopo uno scambio cartolare durato tre anni, l'ultimo atto è stata la visita degli ispettori a fine gennaio

● Dopo gli incontri con istituzioni e cittadini, è stato redatto un rapporto

Turisti
Il Comune sembra non vederli come una minaccia: ma vanno ridotti

Residenti
Case a prezzi accessibili, più lavoro e soldi per la legge speciale



Ex Poste C è un progetto che prevede la costruzione di due grattacieli di circa 100 metri in stazione a Mestre



Lo scalo Il Marco Polo è arrivato a oltre 11 milioni di passeggeri nel 2019

STASERA L'ASSEMBLEA DEI FRAZIONISTI

Val Medon, lavori nel 2021 i soldi non sono arrivati

Il Comitato usi civici attende il finanziamento di 200 mila euro dalla Regione
Nel frattempo i volontari si concentrano sulla manutenzione dei sentieri

Alessia Forzin / BELLUNO

Si concentra sulla pulizia dei sentieri l'attività 2020 del comitato Usi civici di Bolzano e Vezzano. Una rete di 30 km che i frazionisti sistemano e liberano da piante e arbusti per permettere ai visitatori di frequentare un territorio di rara bellezza. I numerosi progetti avviati dal Comitato, e che richiedono la collaborazione della Regione e dell'Unione montana, slitteranno invece al prossimo anno, per ragioni diverse.

«La Regione non ci ha ancora assegnato i 200 mila euro di contributi per la sistemazione della strada della Val Medon, che porta alle opere di presa dell'acquedotto», spiega il presidente, Roberto De Moliner, che ha convocato l'assemblea dei frazionisti per stasera alle 20.30 nell'ex asilo Dartora.

La strada è stata distrutta dalla tempesta Vaia e il Comitato ha fatto richiesta di contributo. Venezia li ha concessi, ma non ancora trasferiti. L'intervento, dunque, sarà effettuato il prossimo anno, anche perché deve essere progettato e deve ottenere tutte le autorizzazioni. «La situazione in Val Medon ci preoccupa, non solo perché non sono raggiungibili le opere di presa dell'acquedotto», continua De Moliner, «ma anche

perché non si può arrivare in alcune zone del bosco dove ci sono schianti. E si rischia che il legname venga intaccato dal bostrico, con conseguente perdita del patrimonio boschivo».

Stasera in assemblea sarà discusso il bilancio consuntivo 2019 e sarà fatto il punto sugli interventi effettuati nel territorio: in particolare il recupero e la sistemazione da parte dei volontari di tutta la rete sentieristica della valle dell'Ardo (operazione che è stata sostenuta economicamente anche dal Comune).

IL BIVACCO SPERTI

La Regione ha autorizzato la classificazione della superficie per la sostituzione del bivacco Gianluigi Sperti sullo Schiara, consentendo così l'intervento da parte del Cai di Belluno. Dovrebbe avvenire in autunno, auspica il presidente, Sergio Chiappin: «Il bivacco è inagibile ed è rimasto dove si trova perché se qualcuno dovesse trovarsi in difficoltà almeno avrebbe un rifugio», continua. «Sarà sostituito con un manufatto analogo a quello del Marmol».

Quando? Si sperava in estate, ma il Covid ha rallentato tutte le pratiche a Venezia (la Regione finanzia l'intervento al 100%) e Chiappin si augura di poter chiudere la pro-

cedura in autunno. Il bivacco attuale sarà portato a valle con l'elicottero e con lo stesso mezzo sarà trasferita sulla Schiara la nuova struttura.

LE ATTIVITÀ DEL COMITATO

Per quest'anno il Comitato Usi civici proseguirà le attività di manutenzione dei sentieri. Il Comune, fa sapere De Moliner, ha confermato anche per quest'anno un sostegno ai volontari per le attività. Slitteranno invece al 2021 alcuni interventi che il Comitato avrebbe dovuto fare con l'Unione montana: ad esempio la sistemazione della strada di accesso a Baita Tovena, e della corte dell'edificio, o il recupero di fontane e lavatoi.

SVILUPPO DEL TURISMO

Fra gli obiettivi del Comitato Usi civici, infine, c'è la redazione di un progetto turistico della valle dell'Ardo, che avrebbe quali punti focali il sito archeologico del Col del Buson e il Bus del Buson.

«Ci siamo confrontati con gli assessori alla cultura Marco Perale e al turismo Yuki d'Emilia per un primo approccio», conclude De Moliner. «Ma l'obiettivo è costruire questo progetto coinvolgendo tutte le associazioni locali. A settembre le convocheremo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le condizioni della strada della Val Medon, distrutta da Vaia

Autostrade, Atlantia riapre il confronto con il governo

► Il memorandum pervenuto da Cdp indica un percorso diverso da quello concordato

**LA HOLDING DEI BENETTON
VUOLE EVITARE CONFLITTI
DOPO LO STOP
DEI FONDI SULLO
SCHEMA DELL'OPERAZIONE
PROPOSTA DA CASSA**

IL NEGOZIATO

ROMA Non c'è tregua per Atlantia. Sembrava fosse stato raggiunto l'armistizio con la politica, invece, si torna a un nuovo dialogo. La holding dei Benetton, infatti, ieri ha avviato una nuova interlocuzione con il governo su Autostrade per evitare un ennesimo corto circuito. Questo perché il *Memorandum of understanding* (Mou) inviato alle 21 di venerdì scorso da Cdp che dovrà acquisire la maggioranza di Aspi assieme ad alcuni alleati, disegna un percorso diverso e per certi versi anche antitetico, di quello oggetto della proposta di accordo fatta pervenire al governo da Carlo Bertazzo (ad di Atlantia) e Roberto Tomasi (ad di Aspi) nella notte fra il 14 e il 15 luglio ("Definizione della procedura di contestazione della Concessione") e che avrebbe dovuto confluire in un Mou da sottoscrivere entro il 27 luglio, cioè ieri.

Scadenza che chiaramente slitta e si vorrebbe rinviare a ridosso del 3 agosto quando è prevista l'inaugurazione del nuovo Ponte di Genova. Secondo la bozza di metà luglio, «auspicabilmente entro il 30 settembre» dovrebbe esserci l'aumento di capitale di Autostrade riservato a Cdp (33%) e la cessione di una quota del 22% da Atlantia ad investitori «di gradimento di Cassa depositi e prestiti». Poi ci sarebbe una fase

2 con la scissione proporzionale a favore dei propri azionisti (Edizione, Crt, Tci, Allianz, Silk Road Fund) del 37% residuo della holding nella nuova Autostrade e quindi la sua quotazione ufficiale in Piazza Affari. Questo percorso voluto con forza dal governo che in due anni di braccio di ferro è costato ai Benetton non meno di 2,6 miliardi di valore, ha irritato il mercato e molti investitori, come dimostrato anche dalle parole di fuoco di Christofer Hohn, managing director di Tci, uno dei più grandi fondi attivisti del mondo azionista Atlantia. Così nel Mou fatto pervenire da Cdp ad Atlantia la scorsa settimana, si cambiano le carte in tavola rispetto alla impostazione concordata con il governo per dare all'operazione una netta connotazione di mercato che invece il governo aveva di fatto negato.

Per allontanare le polemiche su una presunta nazionalizzazione di Autostrade, Cdp entrerebbe nella Nuova Autostrade, scorporata da Atlantia, in sede di Ipo da tenersi entro il primo trimestre 2021, andamento di Borsa permettendo, sulla base di un valore che sarà il mercato a definire. E invece di collocare il 22% di Atlantia presso investitori graditi alla Cassa, questa quota potrebbe diventare il flottante.

Ma, come detto, questo schema cambia lo scenario rispetto a quello di metà luglio. Ieri i consulenti delle parti si sarebbero consultati sulla bozza di Mou ma i legali di Atlantia avrebbero preso tempo in attesa di un feedback su iniziativa del governo.

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Consulta: «Esclusione legittima di Aspi, urgente ricostruire il ponte»

**RESE NOTE LE
MOTIVAZIONI: DUBBI
SULL'OPPORTUNITÀ
DI AFFIDARE I LAVORI
AL CONCESSIONARIO
DEL VIADOTTO CROLLATO
LA SENTENZA**

ROMA Dietro la legittimità del Decreto Genova, secondo la Corte Costituzionale, c'è l'urgenza di avviare i lavori per il ripristino del tratto autostradale e i dubbi sull'opportunità di affidarli al concessionario alla luce della gravità del crollo del viadotto autostradale, nonché dei primi risultati delle indagini amministrative in merito. Sono queste, in estrema sintesi, le ragioni che hanno portato, con il Decreto Genova, all'estromissione di Aspi dalle attività di demolizione e ricostruzione del ponte secondo quanto si legge in un passaggio della motivazione con cui la Corte costituzionale, nella sentenza n. 168 depositata ieri, spiega perché il Decreto Genova impugnato dal Tar della Liguria non è stato dichiarato costituzionalmente illegittimo. Come in parte già anticipato prima del deposito, la pronuncia si conclude con tre dichiarazioni di infondatezza e quattro di inammissibilità. Inammissibile, in particolare, è la questione che riguarda l'addebito ad Aspi dei costi della ricostruzione e degli espropri, poiché il Tar non ha chiarito a che titolo è stato effettuato l'addebito: se a titolo definitivo, oppure di

mera anticipazione provvisoria, in attesa di eventuali accertamenti in merito a responsabilità risarcitorie della concessionaria. La sentenza spiega che l'estromissione di Aspi dalle attività di demolizione e ricostruzione del viadotto si è compiuta attraverso due passaggi. Anzitutto, sottolinea l'ufficio stampa della Corte, il legislatore ha previsto che, per tali attività, non fosse attivata la convenzione di cui Aspi è parte e, dunque, che non fosse fatto valere l'obbligo di quest'ultima di fornire le prestazioni di demolizione e ricostruzione, nonostante la concessionaria ne avesse la volontà. In secondo luogo, si è precluso al commissario straordinario di avviare una negoziazione con la società autostradale per l'affidamento dei lavori stessi. La Corte ha ritenuto che ciascuno di questi due passaggi si fondasse su ragioni obiettive, congruenti o connesse con quelle esplicitate, sia pure in modo non sempre limpido, nel decreto legge. La decisione di non attivare la convenzione è dipesa sia dall'urgenza di avviare i lavori, sia dai dubbi sull'opportunità di affidare quei lavori al concessionario, alla luce della gravità dell'evento verificatosi e delle prime risultanze delle indagini amministrative. D'altra parte, conclude la Consulta, l'esclusione di Aspi dalla gara è anche «coerente con la normativa europea in materia di contratti pubblici ed è stata anche funzionale a una maggiore apertura alla concorrenza del settore delle costruzioni autostradali».

R. Amo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Tecnologico e veloce: come sarà il nuovo tram

► Progetto definitivo presentato in Comune: in funzione nel 2023

Ecco il nuovo tram, che entro il 2023 collegherà la Stazione a Voltabarozzo passando per gli ospedali. Il progetto definitivo è pronto e contiene la versione aggiornata di quanto sarà poi tradotto sulla strada dai cantieri, salvo qualche piccolo dettaglio ancora da definire. Il Sir 3 è il "fratello" del Sir 1, simile, quindi al sistema già in servizio da Pontevigodarzere alla Guizza, ma con diverse mi-

gliorie. Non si tratta di un restyling, quanto piuttosto dell'introduzione di tecnologie più avanzate sia sui mezzi che al capolinea e alle fermate. Ieri mattina a Palazzo Moroni il sindaco Sergio Giordani, affiancato dal neo assessore alla Mobilità Andrea Ragona, al presidente di Aps Holding Giuseppe Farina e all'ad Riccardo Bentsik, lo ha presentato. Ma a entrare nei dettagli è stato l'ingegner Diego Galiazzo, direttore tecnico di Aps per la linea. La parte più consistente dei lavori inizierà a fine 2021 e il progetto sarà pronto entro il 2023.

Cozza alle pagine IV e V



TEMPI Una rappresentazione computerizzata di un tratto di linea

Padova, il nuovo tram

Stazione-Voltabarozzo in 18 minuti: c'è il piano

Ieri il Comune e Aps hanno presentato il progetto definitivo: mezzi moderni con rete wi-fi, porte usb e pannelli fotovoltaici. Lavori finiti entro il 2023

AL CAPOLINEA DI VIA PIOVESE SARANNO REALIZZATI UN PARK DA 362 POSTI UNA BIGLIETTERIA E UN'OASI VERDE

TRASPORTI

PADOVA Ecco il nuovo tram, che entro il 2023 collegherà la Stazione a Voltabarozzo passando per gli ospedali. Il progetto definitivo è pronto e contiene la versione aggiornata di quanto sarà poi tradotto sulla strada dai cantieri, salvo qualche piccolo dettaglio ancora da definire. Il Sir 3 è il "fratello" del Sir 1, simile, quindi al sistema già in servizio da Pontevigodarzere alla Guizza, ma con diverse miglione. Non si tratta di un restyling, quanto piuttosto dell'introduzione di tecnologie più avanzate sia sui mezzi che al capolinea e alle fermate. Ieri mattina a Palazzo Moroni il sindaco Sergio Giordani, affian-

cato dal neo assessore alla Mobilità Andrea Ragona, al presidente di Aps Holding Giuseppe Farina e all'ad Riccardo Bentsik, lo ha presentato. Ma a entrare nei dettagli è stato l'ingegner Diego Galiazzo, direttore tecnico di Aps per la linea, che si è avvalso di alcuni rendering e di un suggestivo video che mostra come sarà il transito del serpentone blu lungo l'intera tratta. L'elaborato definitivo è stato realizzato dalla Italferr Spa (società del Gruppo Ferrovie dello Stato).

I PARTICOLARI

Galiazzo è partito dalle date e cioè dal 2004, quando c'era stata la stesura del preliminare, aggiornato nel 2018, per arrivare poi al definitivo attuale, al quale mancano alcune autorizzazioni di Soprintendenza, Genio e altri enti. L'appalto integrato, che implica l'affidamento della progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere, è previsto l'anno prossimo, così come l'avvio dei cantieri che nel cronoprogramma è fissato entro la fine del

2021. Già questa mattina, però, in un certo senso partiranno i lavori per il Sir 3, visto che è stato programmato un intervento nei sottoservizi in via Tommaseo, funzionale appunto alla realizzazione della linea tranviaria che sarà lunga complessivamente 5,4 chilometri, percorribile in 18 minuti, e avrà 13 fermate, distanti 450 metri l'una dall'altra. In servizio ci saranno 7 convogli lunghi 25 metri, che correranno a una velocità commerciale di 18 chilometri orari e transiteranno con una frequenza di 10 minuti. «In pratica - ha osservato l'ingegnere - dal capolinea impiegherà 7 minuti per arrivare al Sant'An-



tonio, 10 per raggiungere l'Azienda ospedaliera e 13 per arrivare in centro. Dalla Stazione si immetterà su viale della Pace, che verrà modificato con una rotonda a fagiolo, lungo un "corridoio" esterno al rondò, dove passeranno anche Sir 2 e autobus. Nella Passeggiata Bianchini, invece, sfiorerà il Parco Iris, affiancando la pista ciclabile. Qui funzionerà a batteria per 800 metri nel tratto Forcellini-Cornaro e lo stesso è previsto nel percorso Gozzi-Morgagni».

IL PONTE

A Voltabarozzo, per consentire il passaggio del metrobus, è prevista la costruzione di un secondo ponte sullo Scaricatore, che, come ha indicato la Soprintendenza, dovrà essere simile a quello esistente, che è parallelo: il nuovo, però, sarà più largo, perché in mezzo correranno i due convogli, all'andata e al ritorno, mentre ai lati saranno realizzate due piste ciclabili. Sem-

pre a Voltabarozzo, ma al capolinea di via Piovese, sorgerà un'area multi funzione, con i parcheggi da 362 posti, la biglietteria, l'officina del tram, un deposito, dove al termine del servizio verranno stoccati i veicoli, e anche un'oasi verde.

LE CURIOSITA'

La tecnologia caratterizzerà tutte le nuove fermate che saranno dotate di wi fi, porte usb, pannelli solari e display a messaggio variabile. Tra i dati su cui si è soffermato poi l'ingegner Galiazzo c'è la riduzione dei flussi di traffico e dalle simulazioni risulta che avrà un calo del 35-40%, con il conseguente abbassamento pure dell'inquinamento: in questo momento nelle fasce di punta in via Piovese transitano 1.600 veicoli l'ora. Nel medesimo nodo ora convergono pure 5 corriere extraurbane e 2 urbane, mentre quando arriverà il Sir 3 questi mezzi si fermeranno al capolinea, dove scenderanno i passeggeri che poi saliranno sul metro-

bus, che sarà l'unico mezzo pubblico a portare i viaggiatori in centro.

I CANTIERI

Infine la cantierizzazione. Nel progetto definitivo sono previsti il macro cantieri, 28 sotto cantieri, due postazioni fisse per i lavori più lunghi, che sono quelli inerenti la costruzione del ponte sopra lo Scaricatore e la realizzazione del capolinea di Voltabarozzo. Alla fine del 2021 si inizierà contemporaneamente da questi ultimi siti e dalla Stazione. L'intera fase progettuale e anche quella successiva, per esempio per quanto riguarda le manutenzioni, sarà monitorata costantemente grazie al Bim, Building Information Modeling, un metodo che mette in rete costantemente tutti i dati e che per la prima volta viene usato per una linea tranviaria.

Nicoletta Cozza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le cifre

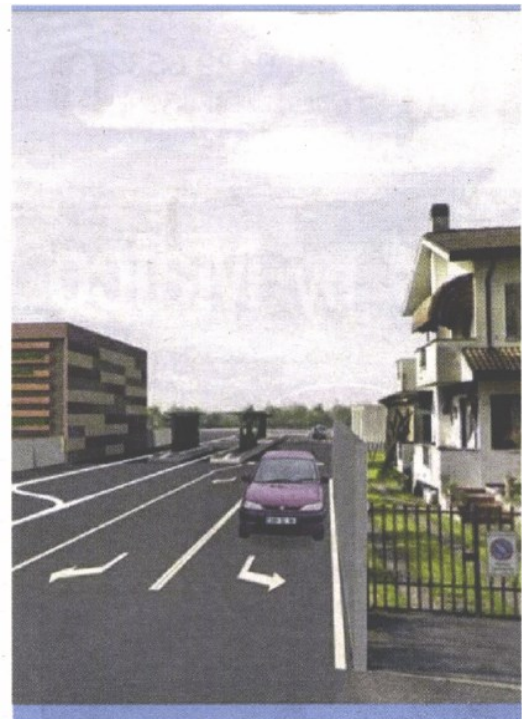
Saranno acquistati almeno 7 convogli l'operazione costa in tutto 75 milioni

(ni.co.) Servirà una flotta composta da un numero di convogli che oscilla tra 7 e 9, a seconda delle esigenze del sistema, per mettere in funzione la nuova linea tranviaria dalla Stazione a Voltabarozzo. Quattro sono già stati acquistati dalla NTL di Strasburgo e verranno consegnati a partire dall'inizio del 2021. Gli altri, invece, sono stati opzionati. Ognuno costa circa 2 milioni e 100 mila euro. Le tecnologie di quelli nuovi,

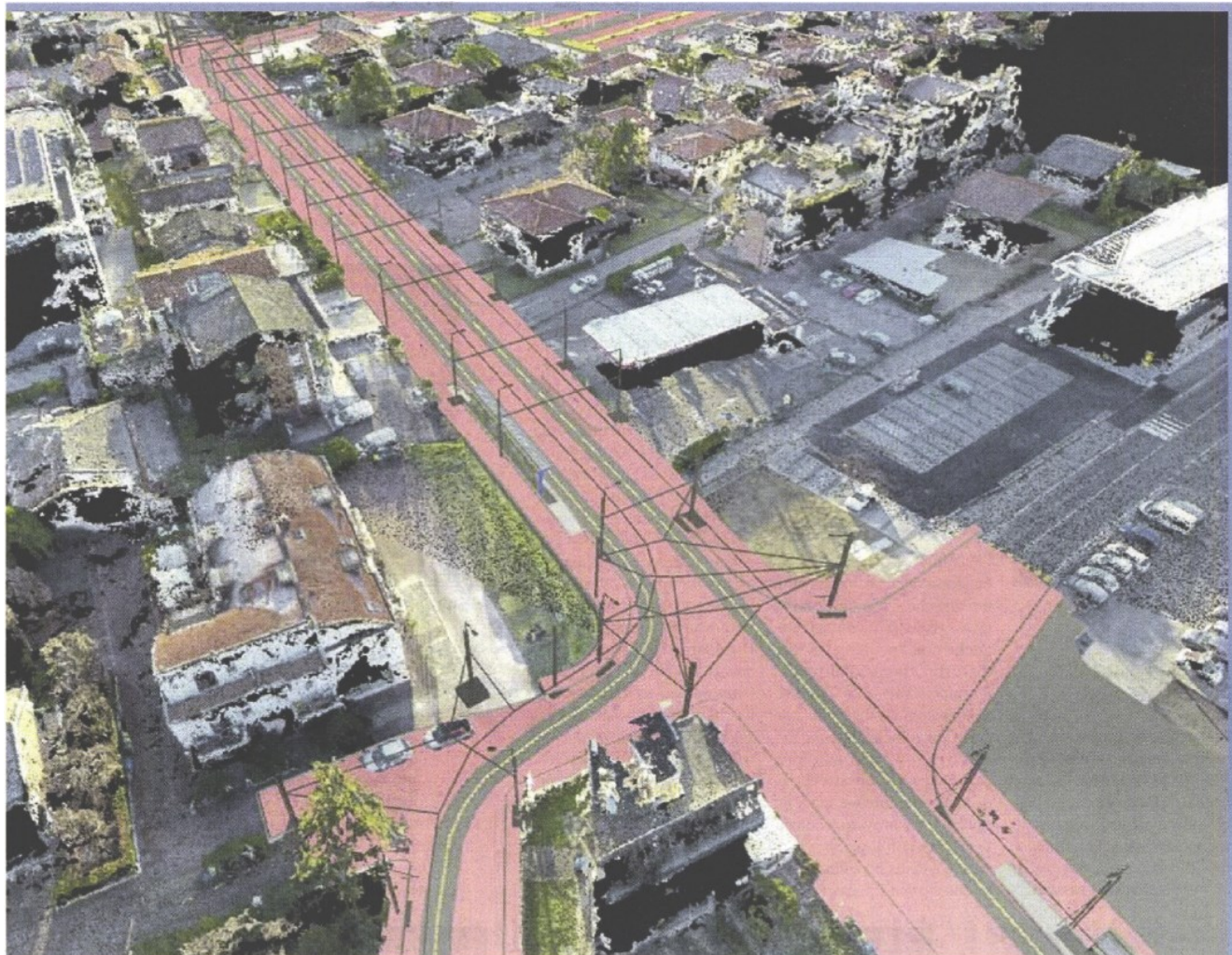
che erano stati destinati a Latina dove però poi il progetto è naufragato, sono le stesse di quelli che già corrono da Pontevigodarzere alla Guizza. «Ogni 2 mesi - ha spiegato l'amministratore delegato Riccardo Bentsik - arriverà un mezzo che poi verrà preparato in vista dell'entrata in servizio sul nuovo percorso del Sir 3». Il progetto complessivamente costa 75 milioni di euro che sono stati in parte finanziati dal Ministero dei Trasporti.



LE FERMATE Ieri i tecnici hanno presentato diversi rendering del progetto definitivo



IL PROGETTO L'ingresso al capolinea di Voltabarozzo



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

E per l'altra linea il Comune valuterà anche i bus elettrici

► Il sindaco Giordani: «Il Ministero ha cambiato i criteri, ragioneremo su tutto. Ma ora concentriamoci sul Sir 3»

«VA RINGRAZIATO ANCHE LORENZONI, PER L'IMPORTANTE CONTRIBUTO CHE HA DATO IN COMUNE E IN QUARTIERE»

PALAZZO MORONI

PADOVA Per il Sir 3, dunque, è tutto deciso. Ma per il Sir 2, la linea che dovrà completare il sistema collegando Chiesanuova a Ponte di Brenta, potrebbe aprirsi uno scenario diverso per quanto riguarda la tipologia dei mezzi. Il Ministero, infatti, nel frattempo ha modificato i criteri del bando che finora, ai fini della concessione dei finanziamenti statali, hanno imposto solo l'utilizzo di tram, metropolitane o filobus. Adesso, invece, le progettazioni future potranno prevedere l'impiego dei bus elettrici, a condizione, però, che corrano su una corsia preferenziale, a essi dedicata almeno al 70%. E a Palazzo Moroni Sergio Giordani e il neo assessore Andrea Ragona valuteranno, avendo davanti ancora un buon margine di tempo, se prendere in considerazione questa opzione per la prossima progettazione.

«Certo - ha sottolineato il sindaco - per la terza linea cioè il Sir 2, ci sono possibilità ulteriori, visto che sono cambiate le logiche. Noi stiamo verificando tutto e poi

decideremo. E' stato modificato il bando, ma sono variate anche le tecnologie disponibili. Intanto,

però, concentriamoci sul Sir 3, che ormai è in dirittura ed era ora. E' un obiettivo raggiunto, importante perché avremo un collegamento con l'ospedale e perché l'introduzione del tram farà diminuire il numero delle auto e di conseguenza l'inquinamento. Mi piace moltissimo questo progetto e sono sicuro che anche nel tragitto Stazione-Voltabarozzo i convogli saranno sempre pieni, come all'Arcella, perché il metrobus è bello, capiente e comodo. Devo ringraziare l'ex vice sindaco Arturo Lorenzoni per il lavoro che ha svolto fino all'altro ieri, qui in Comune, ma anche nel quartiere, dove ha cercato di sensibilizzare tutti sull'importanza di tale opera. Ora faremo il possibile per ridurre al minimo i disagi causati dai cantieri».

L'ASSESSORE

«C'è ancora molto da fare - gli ha fatto eco il neo assessore Andrea Ragona - ma con la predi-

sposizione del progetto definitivo abbiamo fatto un grande passo avanti. Restano solo dettagli, come la Conferenza dei servizi e le varianti, ancora da mettere a punto. Quanto al fatto che ci siano tuttora cittadini contrari all'opera, dico che è normale che sia così e che comunque vanno ascoltati, cosa che continueremo a fare. C'è però da dire che la

maggior parte della popolazione non protesta e non vede l'ora di vedere il tram in servizio. Anche per il Sir 1 è salito il consenso nel corso del tempo, tanto che abbiamo dovuto aumentare le frequenze da 10 a 6 minuti. Sono sicuro che accadrà lo stesso a Voltabarozzo, dove sul serpentone blu saliranno i residenti, ma anche coloro che arriveranno da fuori: lasceranno la macchina al capolinea e in 18 minuti raggiungeranno il centro. Sarà una novità che migliorerà la qualità della vita. Tra un anno partiranno i lavori e il tram sarà pronto entro il 2023».

L'AZIENDA

Il presidente Giuseppe Farina ha poi puntualizzato che non ci sono incognite sul futuro della nuova linea tranviaria: «Tutti i contenziosi si sono definitivamente e positivamente conclusi - ha ricordato - e quindi ora possiamo andare avanti con la progettazione e la realizzazione delle opere». L'amministratore delegato Riccardo Bentsik, infine, si è soffermato sui vantaggi che presenta il fatto di avere anche per il Sir 3 lo stesso sistema del Sir 1. «Questo - ha concluso - ci consente di fare delle economie di scala, ma anche di utilizzare a seconda delle necessità, i veicoli su una linea, o sull'altra. La creazione di una nuova linea, inoltre, ha effetti positivi anche su quella già esistente».

Ni.Co.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PALAZZO MORONI Ieri il sindaco Giordani e l'assessore Ragona assieme a vertici e tecnici di Aps

Benazzi: «Una corsa a ostacoli, ma sfida quasi vinta»

**«VARIANTI, IDROCARBURI E COVID: E' STATO UN PERCORSO DIFFICILE»
CONTE: «È IL CANTIERE PIÙ IMPORTANTE PRESENTE IN CITTÀ»
LE REAZIONI**

TREVISO Francesco Benazzi, direttore generale dell'Usl 2, ripercorre le tappe che hanno portato alla Cittadella sanitaria, progetto iniziato ben prima del suo arrivo a Treviso ma che con lui sta trovando il completamento. E il direttore ne approfitta per togliersi qualche sassolino: «È stato un lungo ed irto cammino - sottolinea - e voglio ricordare velocemente le tappe che hanno rallentato il percorso». E il primo pensiero va allo spettacolare braccio di ferro avvenuto tra l'Usl 2 e l'amministrazione guidata dall'allora sindaco Giovanni Manildo, che pretese dei cambiamenti prima di portare il progetto in consiglio comunale e dare l'ok: «Sulla variante urbanistica c'è stata una querelle con la precedente amministrazione - dice rivolgendosi all'attuale sindaco Mario Conte - ma poi ci siamo parlati e siamo riusciti a proseguire. Poi c'è stata la questione parcheggi e infine la progettazione definitiva con più di cento incontri per affinare il progetto».

LE DECISIONI

Affrontare un progetto del genere ha comportato anche notevoli sforzi per fare posto al can-

tiere: «Abbiamo spostato le malattie infettive fuori da questo blocco - continua - abbiamo spostato le degenze tenendo conto dell'emergenza Covid e non è stato semplice». E poi gli imprevisti: «Abbiamo dovuto sopportare anche il blocco causato dal ritrovamento di idrocarburi e amianto. Abbiamo dovuto sanificare e ripulire l'area per andare avanti. E poi, altro problema, è stato il blocco dei lavori legati all'emergenza pandemia. Per questo ringrazio la ditta Carron per la capacità dimostrata nei lavori. E non posso non dimenticare il governatore, perché ci ha fatto entrare in quel particolarissimo progetto dove la riapertura delle attività produttive è ripartita da gruppo tenuto sotto stretta sorveglianza per verificare come poi ampliare a tutti la riapertura. Questa è stata una sfida in cui tutti abbiamo creduto e continuiamo a credere».

IL SINDACO

Mario Conte invece ribadisce un fatto: «Questo cantiere rappresenta l'intervento e l'investimento più importante presente nel nostro territorio. Ma sono tanti gli investimenti piovuti sulla città e tutti vanno nella direzione dell'innovazione tecnologica. Mi piace sottolineare il lavoro della ditta Carron, altra eccellenza della nostra città. E mi unisco anche io all'appello di stringere i tempi. Poi - scherza e conclude - siamo disponibili a trovare una piazza per la statua a Carron».

P. Cal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DIRETTORE GENERALE Tanti gli ostacoli da superare per avviare l'intervento, ma adesso la strada sembra davvero in discesa



Zaia: «Qui l'ospedale del futuro»

► Il Governatore in visita al cantiere della cittadella della salute
«Sarà un policlinico universitario con tecnologie avanzatissime»

► Confermati i tempi di consegna: monoblocco entro aprile 2021
primi pazienti a fine anno. Benazzi: «Una sfida vinta da tutti»

«Qui sta nascendo l'ospedale del futuro». Il governatore Luca Zaia, caschetto e mascherina d'ordinanza regolarmente indossate nonostante il caldo africano, allarga lo sguardo dall'ultimo piano realizzato al grezzo della struttura che entro la fine del 2021 diventerà la cittadella sanitaria di Treviso. Un gioiello per il Veneto dal costo di 250 milioni di euro. La visita non è casuale, ma arriva nel giorno in cui viene ultimato l'ultimo piano al grezzo dell'edificio 30, quello in cui troveranno posto tutte le funzioni a maggiore intensità di cura e complessità tecnologica quali sale operatorie, terapie intensive, degenze chi-

rurgiche, diagnostica per immagini e radioterapia nonché l'area parto e le degenze di ostetricia. Avrà una superficie complessiva di circa 60.000 metri quadrati. «Questo è il primo vero "ospedale del futuro" che entrerà in funzione in Veneto - annuncia Zaia - ci saranno altissime tecnologie, professionalità al massimo, organizzazione moderna, una valenza universitaria a tutto tondo». Così il dg Benazzi: «È stata una sfida difficile, con tante complicazioni, ma alla fine è stata vinta da tutti». I tempi? Monoblocco pronto entro aprile 2021 e primi pazienti pronti a entrare per fine anno.

Calia e Favaro
alle pagine II e III



CANTIERE Zaia in visita all'edificio 30 della cittadella

(BORTOLANZA)

Il nuovo ospedale operativo fra un anno

► Il governatore Zaia visita il cantiere: «Sarà un centro universitario, qui la medicina del futuro». Monoblocco completato a metà 2021, poi i primi pazienti

**«PRONTI 66 POSTI
DI TERAPIA INTENSIVA
OLTRE A 26 CULLE
PER LA RIANIMAZIONE
DEDICATE AI NEONATI
E 2 PER LA PEDIATRIA**

**«STIAMO OTTENENDO
UN RISULTATO
STRAORDINARIO
ANCHE SE ABBIAMO
SUBITO LA PEGGIORE
BUROCRAZIA»**

LA VISITA

TREVISO «Qui sta nascendo l'ospedale del futuro». Il governatore Luca Zaia, caschetto e mascherina d'ordinanza regolarmente indossate nonostante il caldo africano, allarga lo sguardo dall'ultimo piano realizzato al grezzo della struttura che entro la fine del 2021 diventerà la cittadella sanitaria di Treviso. Un gioiello per il Veneto dal costo di 250 milioni di euro. L'orizzonte è disseminato di gru, tutte con l'insegna Carron, e sui tetti delle varie palazzine è tutto un brulicare di lavori: «Questo è un vero cantiere - sottolinea il Governatore - dove

si lavora sotto il sole cocente a fine luglio, quando ti manca il fiato, così come in pieno inverno mentre gli esperti del giorno dopo se ne stanno ben comodi sul divano con l'aria condizionata accesa o col riscaldamento, a seconda della stagione».

LA DELEGAZIONE

Zaia guida un gruppetto formato dal direttore dell'Usl 2 Francesco Benazzi, dal sindaco Mario Conte e dai vertici della Carron. La visita non è casuale, ma arriva nel giorno della "frasca", ovvero quello in cui viene ultimato l'ultimo piano al grezzo dell'edificio 30, quello in cui tro-

veranno poste tutte le funzioni a maggiore intensità di cura e complessità tecnologica quali sale operatorie, terapie intensive, degenze chirurgiche, diagnostica per immagini e radioterapia nonché l'area parto e le degenze di ostetricia. Avrà una superficie



complessiva di circa 60.000 metri quadrati e si svilupperà su 6 livelli, allineati e integrati all'edificio 01 (che ospita attualmente il Pronto Soccorso) che sarà mantenuto e ristrutturato nella Fase 2 del progetto. Nell'Edificio 29 invece saranno realizzati 430 posti letto: 338 posti letto in camere singole e doppie, 66 posti letto di terapia intensiva, 26 culle di terapia intensiva neonatale e 2 posti letto di terapia intensiva pediatrica. «Questa sera, qui - sorride il governatore - faranno festa con le costicine». Poi torna serio e ribadisce l'importanza della cittadelle nel panorama veneto: «Altri se ne stanno realizzando, ma questo è il primo vero e proprio "ospedale del futuro" che entrerà in funzione in Veneto - annuncia - ci saranno altissime tecnologie, professionalità al massimo, organizzazione moderna, una valenza universitaria a tutto tondo. La facoltà di Medicina a Treviso dell'Università di Padova è pronta a ricevere le iscrizioni su Treviso già per l'anno accademico 2020-2021». Il collegamento con l'università viene ribadito più volte: «Sarà un

ospedale universitario a tutti gli effetti. Il contenzioso col ministero? Andremo davanti alla Corte Costituzionale per capire chi ha ragione. Ricordo che ci viene rimproverato di utilizzare sei milioni di euro per una facoltà di Medicina prelevandoli da un fondo di nove miliardi».

IL PERCORSO

Il traguardo però è molto vicino. Per la primavera del 2021 il corpo principale sarà ultimato, poi partiranno i lavori per ampliare anche il Pronto Soccorso. Entro la fine del 2021 ci sarà l'ingresso dei primi pazienti. «A Treviso - ripete Zaia - nasce di fatto un policlinico universitario, con otto reparti clinicizzati ai quali se ne aggiungeranno altri, tutte le più moderne tecnologie, letti compresi, sia normali che di terapia intensiva».

GLI OSTACOLI

Un progetto che però si è fatto strada tra mille ostacoli: arrivare alla posa della prima pietra e, adesso, alla costruzione dell'ultimo piano non è certo stata una

passaggiata. «L'obiettivo è quello di sempre in Regione Veneto, ovvero offrire cure sempre migliori alla gente facendo in modo che soffra e resti in ospedale il meno possibile - ricorda Zaia - un risultato straordinario perché, in questo caso, abbiamo avuto a che fare con il peggio che può produrre la burocrazia. Mille intoppi sono stati superati combattendo giorno dopo giorno con santa pazienza e altrettanta determinazione. E dire che parliamo di un ospedale, di un'opera pubblica primaria e non, con tutto il rispetto, di un casinò o di un'attività ludica. Poi la fase realizzativa, come si è visto, è stata tempestiva, e questo gioiello della sanità pubblica nazionale è cresciuto velocemente, grazie anche all'abnegazione di tutti i lavoratori, che hanno operato senza sosta, combattendo la rigidità dell'inverno e, ora, sopportando la calura dell'estate. Grazie davvero a tutti».

Paolo Calia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il dato

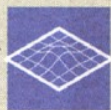
A ottobre arrivano le prime matricole

La cittadella sanitaria è strettamente collegata all'università, come espressamente voluto dal governatore Luca Zaia. E, nonostante la diatriba col ministero delle Finanze che non concorda sulle linee di finanziamento scelte dalla Regione per finanziare i corsi, da ottobre partirà il corso di laurea completo in Medicina. Dal prossimo anno accademico, quindi il 2019/2020, ci saranno quindi tutti i sei anni previsti dal corso. La Regione, che attraverso il Fondo Sanitario Regionale si accollerà tutti i costi della docenza mentre l'Usl 2 penserà alla sede, spenderà 1 milione e 570mila euro all'anno. I docenti di ruolo saranno 18 (tra ordinari, associati e

ricercatori); altri 20 saranno invece a contratto. L'università arriva a Treviso grazie a un accordo tra Regione, Usl 2 e Università di Padova. La convenzione firmata dai tre enti ha la durata di 15 anni, il massimo previsto dalla legge prima del rinnovo. La Regione ha quindi stimato la spesa finale in 23 milioni 550mila euro. Sono 60 i posti a disposizione delle matricole. A pieno regime, Medicina a Treviso conterà su 360 studenti. Tutti e sei gli anni troveranno spazio all'interno della Cittadella Sanitaria, dove sono già previsti laboratori e sale operatorie a livello universitario. Ci vorranno due anni per vedere i lavori ultimati, nel frattempo i corsi saranno ospitati negli spazi dell'ordine dei Medici.

I numeri della Cittadella

Edificio 29 hig-care



60 mila
metri quadrati



6
piani

430
posti letto

In camere singole e doppie



Posti in terapia intensiva



Culle di terapia intensiva neonatale

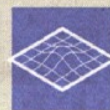


Posti letto di terapia intensiva pediatrica



250 milioni
di euro
l'ammontare
dell'investimento

Edificio 30



3 mila
metri quadrati
dedicati all'area
tecnologica
e logistica

Le tempistiche



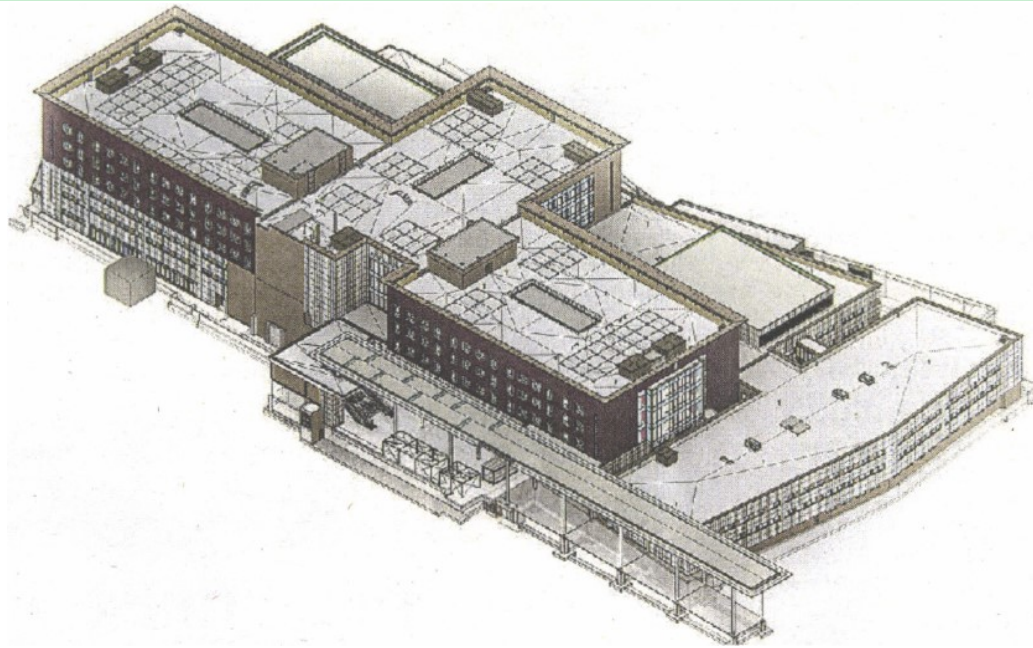
Entro
novembre
Completamento
edificio 29



Entro
il 2021
Lavori dell'intera
cittadella



L'Ego-Hub



SODDISFAZIONE Il governatore Luca Zaia illustra i lavori del cantiere dove sta sorgendo la Cittadella Sanitaria: l'opera sarà pronta nel 2021

(Nuove Tecniche/Bortolanza)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Il costruttore

Carron: «Il peggio è alle spalle, ora stringiamo i tempi»

«La struttura del monoblocco sarà finita entro agosto. Manca solamente un piano, che verrà realizzato nel giro di una ventina di giorni. Poi completeremo tutti i vari settori, a cominciare dagli impianti»: è la promessa formulata dall'architetto Diego Carron.

A pagina III

Carron: «Finito questo monoblocco rifaremo il Pronto Soccorso»

► All'azienda trevigiana viene chiesto di stringere i tempi
«Siamo ripartiti al 101%, il peggio per fortuna è alle spalle»

«CONTIAMO DI FINIRE QUESTO EDIFICIO ENTRO FINE AGOSTO POI COMPLETEREMO I VARI SETTORI E TUTTI GLI IMPIANTI.»

IL COSTRUTTORE

TREVISO Tutti fanno riferimento a lui quando auspicano che il cuore pulsante della nuova cittadella sanitaria del Ca' Foncello venga ultimato nel più breve tempo possibile. Lui è l'architetto Diego Carron, presidente della Carron Costruzioni Generali, la società che sta realizzando il nuovo ospedale di Treviso. E, battute a parte, non si tira di certo indietro. Il primo obiettivo adesso è completare il nuovo monoblocco, che ospiterà la hall con sei piani a vista e che conterrà l'area delle urgenze, letti ad alta tecnologia, con camere al massimo per due persone, le terapie intensive e il settore operatorio centralizzato con 29 sale operatorie. Ormai si è arrivati alla cima: non manca che la coper-

tura. Di pari passo, sta prendendo forma anche la viabilità di servizio: all'interno dell'area dell'ospedale è già stato realizzato l'indispensabile sottopassaggio per consentire il collegamento diretto, sempre aperto, tra la centrale del Suem I18 e il pronto soccorso.

Architetto Diego Carron, come sta procedendo la costruzione del nuovo ospedale di Treviso?

«La struttura del monoblocco sarà finita entro agosto. Manca solamente un piano, che verrà realizzato nel giro di una ventina di giorni. Dopodiché andremo a completare tutti i vari settori, cominciando dagli impianti, partendo dal piano terra».

Quanto ci vorrà?

«Puntiamo a completare questo intervento nel 2021. Ce la metteremo tutta. Stiamo parlando di 60mila metri quadrati. Con la realizzazione della struttura al grezzo, comunque, ci siamo messi alle spalle quella che è stata la fase più complessa. I problemi sono passati. Adesso continua-

mo così».

Quante persone stanno lavorando nel cantiere dell'ospedale?

«Adesso ci sono 130 operai. Più una ventina di tecnici. Complessivamente 150 persone. E verso la fine di quest'anno andremo a regime, con un impegno totale di 300 persone. Questo perché dopo la realizzazione della struttura inizierà appunto il lavoro sugli impianti e sulle finiture».

Per quando è previsto l'avvio dell'intervento sull'attuale pronto soccorso del Ca' Foncello?

«Prima di tutto bisogna che il monoblocco diventi agibile. Poi ci sa-



ranno i trasferimenti. Di seguito, quando questa nuova costruzione sarà operativa, funzionante al 100 per cento, partirà la seconda fase del progetto della cittadella sanitaria. Che sarà a sua volta divisa in due: prima il pronto soccorso e poi gli interventi nelle altre aree dell'ospedale».

Oltre ai nodi burocratici, ormai passati, avete dovuto far fronte anche al blocco temporaneo del cantiere a causa dell'emergenza coronavirus.

«Sì, ma abbiamo avuto la possibilità di riprendere in fretta. Adesso siamo ripartiti al 101 per cento».

A proposito dell'emergenza, come sta il settore dell'edilizia dopo il lockdown?

«Il mondo delle costruzioni è sostanzialmente ripartito. Ma un Paese non funziona se ripartono solo alcuni settori, per quanto importanti. Bisogna che tutto il sistema Paese riparta. Voglio comunque guardare anche a qualche aspetto positivo».

Ad esempio?

«Penso al super-bonus del 110 per cento per le ristrutturazioni con efficientamento energetico. Così come, per quanto riguarda i ricorsi, al via libera all'aggiudicazione dopo la sentenza di primo grado del Tar, senza aspettare il secondo giudizio al Consiglio di Stato, che fa perdere due o tre anni. Il fatto che ci debba essere l'aggiudicazione dopo il primo grado consente di recuperare un sacco di tempo. E dove c'è lavoro, c'è qualcuno che porta a casa lo stipendio».

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROTAGONISTA Il costruttore e architetto trevigiano Diego Carron

Mestre

**Si torna a costruire in piazza Ferretto
Operazione da 30 milioni all'ex Carive**

Si torna a costruire anche in piazza Ferretto. La ripresa del mercato immobiliare a Mestre non si è bloccata. Cambia proprietà l'ex Carive di via San Rocco. Al suo posto un nuovo complesso da 30 milioni. Avviato il cantiere all'ex Torre San Lorenzo al primo piano una banca e 18 alloggi di lusso



Trevisan a pagina XII EDILIZIA Il cantiere in via Pio X

Cantieri in piazza Ferretto

► Cambia proprietà l'ex Carive di via San Rocco ► Avviato il cantiere all'ex Torre San Lorenzo
Al suo posto un nuovo complesso da 30 milioni al primo piano una banca e 18 alloggi di lusso

BENEFICIO PUBBLICO

**La società che opera in via Pio X
si assumerà anche l'onere
della riqualificazione
della ex scuola De Amicis**

RESIDENZA

MESTRE Si torna a costruire anche in piazza Ferretto. La ripresa del mercato immobiliare a Mestre, che a quanto pare non si è bloccata neanche durante il lockdown da Covid-19 anche se le transazioni sono un po' impazzite come la besciamella, porterà ad aprire un cantiere anche nel cuore cittadino, praticamente quasi sotto la Torre Civica. È la prima volta da decenni che si costruisce così a ridosso della Piazza, e ad occuparsene è 2M Invest: la società di Spinea della famiglia Campagnaro ha fatto un'offerta irrevocabile per l'acquisto del grande edificio ex Carive di via San Rocco a fianco della filiale centrale di Intesa Sanpaolo, a sua volta ex Carive, tra piazzetta Matter, via Palazzo e via San Rocco. Il rogito è previsto per settembre ma nel sito di 2M Invest già si trova il progetto che fa parte di un'operazione più ampia che i Campagnaro hanno chiamato "La Mestre di domani": con un investimento di una trentina di milioni di euro hanno acquistato terreni ma soprat-

tutto edifici abbandonati o diroccati nel centro città con l'intenzione di realizzare un centinaio di nuovi appartamenti seguendo le tecniche costruttive più avanzate per offrire ai futuri residenti il massimo di comfort e sicurezza nel rispetto dell'ambiente. Il primo complesso di questo progetto è stato inaugurato l'anno scorso lungo la Miranese: 10 appartamenti, distribuiti su 4 piani, con entrata in via Catalani e affaccio sul parco del Piraghetto.

ZERO CONSUMO DI SUOLO

Quello è sorto su un terreno libero ma per la maggior parte delle altre realizzazioni si tratta di demolizioni e ricostruzioni e quindi di riqualificazioni di angoli cittadini abbandonati, con zero consumo di suolo: da via Mestrina, a Carpenedo a Zelarino, ed ora, appunto, a via San Rocco dove il grosso edificio abbandonato che caratterizza la parte finale di via San Rocco verso l'angolo con via Palazzo verrà demolito, e al suo posto sorgerà un edificio più piccolo perché la 2M ha deciso di riportare il ver-

de in centro città, riservando oltre 400 metri quadrati ad un nuovo piccolo bosco privato; per il resto il palazzo "Residence San Rocco" avrà 23 appartamenti.

Proseguendo verso sud, dove via San Rocco diventa via Pio X, è entrato nel vivo, intanto, il cantiere per completare quella che sarebbe dovuta diventare la "Torre San Lorenzo" e che invece si chiamerà "Magellano Tower" dato che il retro dell'edificio si affaccia su Riviera Magellano. L'ufficio vendite dell'Immobiliare Roma, la società del Gruppo Grigolin-Superbeton di Nervesa della Battaglia e della Capfin dell'avvocato mestrino



Matteo Caprioglio che l'anno scorso ha acquistato all'asta l'edificio al grezzo per 3 milioni di euro dopo il fallimento di Nova Marghera dei Marinese, è stato allestito al piano terra, ed ora sono state montate le nuove impalcature che coprono quasi tutto l'edificio: lì gli appartamenti saranno 18, mentre al piano terra e al primo ci saranno uffici e negozi; gli spazi al piano terra, che erano stati occupati per un po' da Bnl anche se il palazzo non era stato completato, dovrebbero andare alla Banca Generali che qualche tempo fa ave-

va quasi concluso l'accordo per aprire una sede nell'edificio Meucci dell'M9 ma poi non se ne fece nulla e il Meucci è stato acquistato da Dh Hotels per demolirlo e farne una piazzetta a corredo del nuovo hotel a 5 stelle che sorgerà tra via Carducci e il Museo del Novecento.

EX DE AMICIS

Nell'operazione dell'Immobiliare Roma ci sono anche 800 mila euro di beneficio pubblico che il progettista Giancarlo Caprioglio aveva previsto di spen-

dere per arredo urbano ma che l'Amministrazione Brugnaro ha chiesto vengano utilizzati più proficuamente per riqualificare la ex scuola De Amicis a fianco della Torre Magellano in modo da offrire alla città uno spazio a ridosso di piazza Ferretto. Una volta completata la doppia operazione della Torre Magellano e del Residence San Rocco, con la ex De Amicis riqualificata e la Torre Civica, l'accesso nord a piazza Ferretto cambierà completamente volto.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Via Pio X



Nuove impalcature alla Torre Magellano

NUOVO PASSAGGIO Nella foto si vede il retro della Torre Magellano, coperto dalle nuove impalcature del cantiere che dovrà completare l'edificio. Alla fine verrà realizzato anche un nuovo passaggio pedonale tra via Pio X e la Riviera Magellano.



CANTIERI APERTI L'ex Carive di via San Rocco e, a lato, il cantiere di via Pio X dove sarà completata la Torre Magellano

Nel degrado il giardino di Piano

► In stato di abbandono l'area inaugurata tre anni fa in base al progetto del gruppo di lavoro dell'architetto Renzo Piano ► Il deputato Pellicani ne chiede conto al Comune Bettin accusa: «La Giunta non ha sostenuto l'iniziativa»

**L'OPERA ERA NATA
NELL'AMBITO
DEL PROGRAMMA
DI RIQUALIFICAZIONE
DELLE PERIFERIE
DELLE GRANDI CITTÀ**

MARGHERA

“A caval donato non si guarda in bocca”, dice il vecchio adagio. Ma, se si tratta di un parco, almeno lo si sfalcia e lo si cura. Nulla di tutto questo sta avvenendo al Giardino della Biodiversità e del fitorimedio di via Bottenigo a Marghera, regalato alla città di Venezia nel 2017 dal gruppo di lavoro G124 di Renzo Piano, l'architetto italiano più celebre al mondo. Giardino su cui l'on. Nicola Pellicani, consigliere comunale (Partito Democratico), interpella il sindaco con un'interrogazione, chiedendo che si ripristini “la piena funzionalità didattica e sociale del giardino, attivando interventi per sfalcare l'erba, sistemare le piante e i pannelli informativi, anche attraverso lo strumento del Regolamento per i Beni Comuni.”

SPAZIO PUBBLICO

«Il Giardino della Biodiversità e del Fitorimedio – spiega Pellicani – è uno spazio pubblico, che il Gruppo di Lavoro di Piano ha riadattato con funzioni didattiche, dove sperimentare l'utilizzo di piante per la bonifica di siti inquinati, attraverso nuove piantumazioni e pannelli informativi. Il Comune, però, che, da subito, non si è interessato al lavoro del senatore Piano e del G124, una volta concluso il progetto lo ha abbandonato, e nel tempo il giardino si è trovato in uno stato di incuria e degrado». «Ennesima dimostrazione, questa, del disinteresse dell'amministrazione per i progetti partecipati», attacca ancora Pellicani. Il presidente della Municipalità di Marghera, Gianfranco Bettin, nei giorni scorsi, aveva denunciato lo stato di abbandono del «(fu) giardino della biodiversità - o della vergogna (comunale)», documentando, con la foto di un post nella sua pagina Facebook, l'«indegna sorte del contributo di Renzo Piano a Marghera». «Nel corso del 2016 Piano, che finanzia da tempo un gruppo di

lavoro che interviene in luoghi difficili per contribuire a riqualificarli, si è impegnato con il suo team a Marghera, fornendo idee e proposte e realizzando concretamente almeno un progetto. Piano e il gruppo sono stati accolti con entusiasmo, gratitudine e spirito di collaborazione dalla Municipalità e dalle associazioni e dai cittadini di Marghera. La giunta comunale invece - scrive Bettin - non ha dato nessuna particolare collaborazione, anzi, è sembrata mal sopportare l'iniziativa». Disinteresse non smentito dall'abbandono in cui è stato lasciato il “giardino-parco didattico, realizzato, da un'area precedentemente degradata, con la collaborazione dell'Università di Udine. «In questi giorni un parco dedicato alle tecniche di fitorimedio, basate sulla capacità di alcune piante di rimuovere i composti inorganici e organici presenti - nota Bettin che sollecita un intervento - è stato regalato dal team di Piano al Comune di Padova ed è stato ricevuto con l'entusiasmo che tale dono merita. Altro che Venezia».

Giacinta Gimma

© RIPRODUZIONE RISERVATA





COM'ERA E COM'È A destra, l'aspetto attuale del Giardino del fitorimedio a tre anni dall'inaugurazione (nelal foto a sinistra)

Piano urbanistico L'iter si presenta sempre più arduo

► Travolto da una marea di osservazioni di Lega e democratici

CHIOGGIA

L'iter per l'approvazione del Piano urbanistico d'attuazione (Pua), teoricamente destinato a porre rimedio allo scempio del territorio perpetrato negli anni Sessanta (in assenza del Piano regolatore generale) non si presenta affatto agevole. Lo si deduce dal tono delle osservazioni recapitate agli uffici. Evidenziano criticità, in alcuni casi ammesse anche dall'assessore all'Urbanistica Alessandra Penzo. Particolarmente articolate le note inoltrate dal Partito democratico e dalla Lega. Con tutta probabilità, almeno in parte, finiranno al vaglio dalla commissione incaricata di provvedere alla valutazione ambientale strategica. Il Comune dovrà pertanto affrontare una difficile sfida: aggirare gli ostacoli formulando ipotetici, nuovi tracciati stradali meglio conciliabili con la complicata realtà. E', infatti, evidente che la zona da riqualificare, lunga più di un chilometro e larga centinaia di metri (compresa fra la fila delle case che s'affacciano in via Madonna Marina ed il lungolaguna) risulta pressoché priva di accessi e che sarebbe impossibile crearne di nuovi nel rispetto degli interessi di chi abita ai margini del comprensorio. Il problema ha radici lontane, nel tempo. Sta di fatto che a cavallo tra gli anni Sessanta e

Settanta, nella più completa anarchia urbanistica, tutti gli spazi che potrebbero oggi essere stati sfruttati per accogliere gli indispensabili raccordi tra via Madonna Marina ed i Ghezzi furono edificati. Ed è per questo che i soli accessi possibili al nuovo quartiere (eccetto quello previsto

all'altezza del cimitero) dovranno giocoforza essere ricavati laddove non esistono edifici abitati, ma strutture d'altro genere. E' il caso del cantiere nautico Sparissi, la cui presenza impedisce la creazione della connessione fra la prevista strada che attraverserebbe (da nord a sud) l'intera fascia ed un parcheggio all'aperto utilizzato dai dipendenti dell'ospedale. Faccenda complicata, qualora si consideri che, nel primo caso, si renderebbe necessaria l'assegnazione al cantiere di un'area altrettanto valida mentre, nel secondo, occorrerebbe una compensazione con l'Ulss 3 Seregnissima. Le osservazioni segnalano anche presunti errori procedurali e tecnici. Ce ne sarebbe dunque quanto basta per temere l'affossamento. Per Chioggia, non si tratterebbe affatto del primo caso del genere. L'iter di tutte le scelte urbanistiche d'una certa importanza si è regolarmente rivelato complesso a causa della presenza di agglomerati che non sarebbero mai dovuti essere edificati. Sta di fatto che il primo piano regolatore generale entrò in vigore nel 1976, quando ormai il peggio era stato commesso.

R.Per.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



URBANISTICA La zona interessata dal Piano di attuazione



Il Comune cede l'area Eni

CHIOGGIA

Il Comune spera ancora di riuscire a sbarazzarsi dei 57mila 200 metri quadrati di terreno, imprudentemente acquistati dall'Eni, negli anni Novanta. Stando al nuovo piano delle alienazioni, parrebbe intenzionato a spaccettarlo in tre lotti da vendere singolarmente. Il futuro dell'operazione, però, è quanto mai incerto. Sta di fatto che, già proposto all'asta un paio di volte, quel terreno non ha mai suscitato alcun particolare entusiasmo fra i potenziali acquirenti. Il suo valore stimato ammonta a due milioni 400 mila euro. L'area ex agricola si trova a Ca' Lino. Raggiungibile inoltrandosi fra i campi, percorrendo Strada Margherita, è ufficialmente destinato ad accogliere "zone produttive di nuova formazione". Dai documenti, risulta che il fondo in questione è "inutilizzato ed in stato di abbandono". Quando una ventina d'anni or sono l'Ente nazionale idrocarburi cedette l'area all'Amministrazione cittadina a fronte di una somma apparentemente modesta, l'acquisto fu pubblicizzato come un eccellente affare. Pareva, infatti, che essa fosse destinata ad un lusinghiero futuro. Al momento, si parlò della creazione di una zona dedicata alle attività produttive: industriali, artigianali e commerciali. Ne scaturì una ridda di ipotesi; tutte fatalmente dimostratesi irrealistiche. Le attività produttive

preferirono insediarsi in provincia di Rovigo, ove il fisco locale aveva la mano meno pesante. L'Eni si era liberato del fondo in seguito all'alt imposto dal Governo alle trivellazioni in Alto Adriatico. L'ente si era dotato di quel vasto spazio confidando di servirsene per collocarvi un impianto complementare alle piattaforme in mare aperto, per l'estrazione di gas e petrolio. Una dozzina d'anni or sono, l'area tornava ancora una volta alla ribalta. Il Comune ed alcune componenti politiche regionali la indicarono infatti come sede ideale per un nuovo, grande ospedale funzionale alle esigenze del Clodiense, del Cavarzerano e di una parte del Polesine. Sarebbe dovuto essere realizzato da privati con la complicata formula del "project financing". Com'è noto non se ne fece nulla. Oltre alla zona ex Eni, il Comune persevera anche nel tentare di vendere altri singoli appezzamenti improduttivi e spazi suburbani di valore relativamente contenuto, ma non per questo maggiormente appetibili. Sta di fatto che anche per questi fondi, nel corso degli ultimi anni, nessuno ha dimostrato un concreto interesse. L'Amministrazione cittadina ci riprova anche con la fatiscente ex scuola elementare della località Piovini, parecchio distante dalle strade principali. La ripropone ad uso residenziale, confidando di rimediarci ben 90 mila euro. **R.Per**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vallevecchia, si rifà il ponte «La parte centrale non tiene»

►La Città metropolitana pronta a partire con l'intervento di risanamento statico ►Cantiere in autunno con la chiusura totale del traffico per circa un mese

OPERE PER UN MILIONE DI EURO CONCESSO DAL MINISTERO. DALL'AGOSTO 2019 È VIETATO IL TRANSITO AI MEZZI PESANTI CAORLE

Ponti da mettere in sicurezza, ora tocca a quello di Vallevecchia. Grazie a fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Città Metropolitana di Venezia ha potuto mettere sul piatto circa un milione di euro (per la precisione 1.047.516,83 euro) per il risanamento ed il consolidamento strutturale del ponte, costruito nel 1968, che attraversa il canale Cavanella lungo la provinciale 70 "Portogruaro - Brussa".

PROGETTO PRONTO

La Città Metropolitana, in questi giorni, ha approvato con Decreto del sindaco Luigi Brugnaro il progetto esecutivo dell'opera il cui cantiere dovrebbe essere aperto tra l'au-

tunno e l'inverno 2020. Nelle prossime settimane, l'ente pubblico curerà anche l'affidamento dell'appalto attraverso idoneo bando di gara. L'intervento è ormai divenuto indifferibile: a causa del progressivo deterioramento della struttura, nell'agosto dell'anno scorso il ponte era stato interdetto al transito dei mezzi pesanti (quelli con carico superiore alle 32 tonnellate) per evitare ulteriori sollecitazioni. Ora, grazie ai fondi ministeriali, è possibile per la Città Metropolitana passare alla parte operativa. «Come avvenuto per tutti i ponti in gestione alla Città metropolitana il manufatto di Vallevecchia è stato sottoposto ad un monitoraggio che ha evidenziato alcune non conformità funzionali del manufatto - spiegato il consigliere delegato metropolitano, Saverio Centenaro -. Le criticità emerse sono concentrate, soprattutto, nel degrado delle selle "Gerber" di appoggio della campata centrale e nello stato di conservazione degli sbalzi laterali. È stato quindi deciso di procedere direttamente agli interventi di risanamen-

to necessari». Nello specifico, l'opera comprende il risanamento conservativo ed il consolidamento statico strutturale del ponte, in modo tale che esso possa reggere i carichi stradali senza più alcuna limitazione. La ditta che si aggiudicherà l'appalto dovrà quindi risanare calcestruzzi e le "selle", oltre a consolidare l'impalcato mediante la realizzazione di una nuova soletta in calcestruzzo armato. Saranno sostituiti pure i dispositivi di appoggio ed i giunti di dilatazione, e il ponte sarà anche adeguato alle prescrizioni antisismiche, oltre ad essere impermeabilizzato e dotato di una nuova rete di scarico della pioggia. Complessivamente l'intervento dovrebbe svilupparsi nell'arco di 12 settimane, con la chiusura totale del ponte per quattro settimane per consentire il sollevamento della parte centrale dell'attraversamento. Durante le fasi meno delicate del cantiere, il passaggio ai mezzi sarà consentito, eventualmente introducendo un senso unico alternato.

Riccardo Coppo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SUL CANALE CAVANELLA Il ponte di Valvecchia, lungo la strada provinciale 70 Portogruaro-Brussa, risale al 1968

Sant'Elena, la variante va in Consiglio

Le opposizioni: «No a deliberare in bianco»

**BATTISTELLA:
«FORSE SERVIVA
UN CONCORSO
DI IDEE AMPIO»**

**IL PROGETTO
IN DELIBERA
E' DELLO
STUDIO MAR**

URBANISTICA

VENEZIA Chi potrebbe dire di no ad un progetto che promette un migliaio di nuovi residenti e nuovi spazi verdi e attrezzature sportive nella già verde Sant'Elena? Nessuno, ovviamente. Tuttavia, se una variante urbanistica elimina la destinazione a edilizia pubblica che aveva l'area dell'ex cantiere Actv e la ridisegna in edilizia privata con l'unico vincolo (parole del dirigente) di non svolgere attività turistiche che nascono le perplessità tra i consiglieri comunali. Perplessità che si dovranno eliminare entro giovedì, quando è prevista l'adozione da parte del Consiglio comunale. Azione forse un po' frettolosa, visto che in altri tempi una variante simile avrebbe richiesto almeno una decina di sedute di commissione con richieste di riservare a edilizia convenzionata almeno una parte delle case.

Ha esordito Luca Battistella (fucsia) chiedendo se si fosse "fatta una selezione internazionale di idee, visto che è un pro-

getto molto ambizioso, in un'area più grande di piazza San Marco". Il progetto - concept arrivato in allegato alla delibera è dello studio Mar. «Si tratta di una determinazione - ha poi detto Battistella, che non avendo risposte immediate era andato a cercare su internet - dell'Invimit con affidamento diretto senza selezione dell'8 marzo 2018».

«Questa variante mi emoziona - ha poi detto il fucsia Maurizio Crovato - esattamente due anni fa moriva l'architetto Franco Bortoluzzi, storico dirigente di Urbanistica che nel 2002 presentava il progetto per Sant'Elena».

Dall'opposizione quindi sono arrivate le perplessità, arrivando a definirla una delibera in bianco, visto che sarà poi un atto di giunta, con ogni probabilità, a decidere la convenzione.

«Sono perplesso sul risultato finale - ha detto Davide Scano, M5S - in cui ci si dice di votare la variante a scatola chiusa che rinvia ad una convenzione che sarà fatta dalla prossima amministrazione».

Con la delibera che sarà votata giovedì, si cambia la scheda urbanistica del 1996, che prevedeva lo sviluppo di edilizia pubblica e si sostituisce con iniziative private visto che il Comune non avrebbe i soldi per poter realizzare un intervento simile.

«È evidente che è una variante importante - ha poi detto Emanuele Rosteghin, Pd - e sono favorevole al fatto che non ci sarà ricettivo, però qui non si sa se chi acquista avrà obbligo di residenza o avremo tante seconde case».

«Trovo sbagliato - ha concluso Monica Sambo, Pd - che la convenzione non passi per il Consiglio, perché non si riuscirà a calmierare. Ci chiedono di votare una variante che toglie 35mila metri cubi di residenza pubblica e sostituisce con mercato libero perché la scheda non mette nessun vincolo. Stiamo approvando una variante in bianco dove demandiamo alla futura giunta di decidere cosa fare. Casualmente, poi, leggo che il progetto è della famiglia Mar, ma questo non importa». (m.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DELEGATO Luca Battistella





L'AREA La zona degli ex cantieri Actv di Sant'Elena interessata dal progetto urbanistico

Case pubbliche, 2mila in attesa per 300 alloggi

► A giorni l'elenco degli assegnatari, fermo ► Confermata la tendenza: il 95 per cento per l'emergenza Covid. Il nodo dei ricorsi degli inquilini è italiano, stranieri ridotti

**IN TERRAFERMA
1.351 RICHIEDENTI
IN CENTRO STORICO
851, I CONTENZIOSI
SONO STATI 210
DI CUI 84 ACCOLTI**

EDILIZIA PUBBLICA

VENEZIA Tra le tante cose che l'emergenza Covid ha bloccato c'è anche l'attesissima graduatoria delle case popolari. In "palio" ci sono circa 300 alloggi tra Venezia, isole e la terraferma e finalmente i ricorsi sono stati tutti esauriti e a giorni (tra oggi e domani più probabilmente) uscirà la graduatoria definitiva con 1.351 famiglie per la terraferma e 851 per Venezia, la graduatoria con la quale si procederà a partire da fine estate, alle assegnazioni.

I RICORSI

Il dato definitivo arriva quasi un anno dopo la chiusura dei termini per presentare le domande, l'8 agosto 2019. Il totale delle richieste era di 2mila 354 e dopo la prima scrematura e la prima graduatoria c'erano stati 210 ricorsi, per lo più riguardo al sistema di assegnazione dei punti o all'assegnazione stessa. Di questi ne sono stati accolti 84, parzialmente accolti 33, e tutto il resto rigettati o dichiarati inammissibili.

Al termine non cambia neppure la composizione, diciamo così, etnica, delle famiglie assegnatarie dopo i paletti che l'amministrazione comunale con il sindaco Luigi Brugnaro, il vicesindaco Luciana Colle e l'assessore alla Coesione sociale Simone Venturini avevano messo per favorire chi risiedeva in città da più anni. Così dopo i ricorsi, i cittadini di

origine non italiana in parte alta di graduatoria sono il 5 per cento a Venezia e il 6 per cento in terraferma, confermando la distribuzione della prima stesura.

PREMIO AI RESIDENTI

La novità più importante rispetto al passato, anzi di rottura, era proprio il correttivo per a premiare soprattutto i residenti in città da più di 25 anni, perché era emerso che molti assegnatari arrivavano da altri posti togliendo quindi la possibilità o il sogno di tante famiglie di poter restare nella città di nascita o di elezione da lungo tempo.

In questo modo, tantissimi nuclei familiari stranieri mentre tantissimi nuclei stranieri e di altre città sono rimasti in fondo alla graduatoria. Il correttivo assegnava fino a 8 punti per l'anzianità di residenza. Esattamente 10 anni fa, nel bando Erp era stato previsto un correttivo di 4 punti a favore degli stranieri che avevano chiesto il ricongiungimento familiare. E c'erano stati anche ricorsi al Tar. Ricorsi politici, visto che l'amministrazione allora era di centrosinistra e chi protestava era l'associazione Popolo veneziano, una sezione giovanile dell'allora Alleanza nazionale.

MURANO.

Venerdì uscirà anche il bando Erp per 36 alloggi comunali e 10 dell'Ater che si sono resi disponibili e saranno presto assegnati. Si tratta di un bando speciale per le giovani coppie con punteggi particolari, con precedenza alla posizione lavorativa. Il bando, chiuso a dicembre, con 150 partecipazioni, come presupposto dovevano avere quello di lavorare in isola o in centro storico.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMUNE
Ca' Farsetti sta per pubblicare l'elenco degli assegnatari delle case di edilizia residenziale popolare



Gara tra 15 ditte per ristrutturare lo stadio a Cazzago

► Colpito dal tornando
l'intervento ammonta
a 654.200 euro

PIANIGA

Si è chiuso il 9 luglio l'avviso pubblico indetto dal Comune di Pianiga per individuare le ditte interessate ai lavori di "ripristino impianto sportivo Gaetano Scirea" a Cazzago, con l'individuazione dei 15 operatori (mediante sorteggio pubblico effettuato il 10 luglio) che dovranno presentare l'offerta per i lavori.

Si tratta dell'impianto da calcio che aveva subito gravi danneggiamenti a seguito del tornado del 8 luglio 2015, area messa in sicurezza successivamente nel 2016, con la demolizione dell'edificio originario, ma da allora non più utilizzato. Il progetto ora prevede la riedificazione su medesima sede dell'edificio ad uso servizi e tribune con sviluppo su due piani (al primo le tribune per gli spettatori). L'importo complessivo dei lavori dell'appalto è di 654.200 euro; si attende di conoscere i criteri di aggiudicazione della procedura negoziata che

ora sarà inviata alle ditte sorteggiate che parteciperanno alla assegnazione dell'appalto.

Secondo le nuove disposizioni, i criteri di aggiudicazione "prezzo più basso" e "offerta economica più vantaggiosa" restano alla pari. Rispetto alle soglie da 150.000 euro fino a 5 milioni 350.000 le procedure negoziate a invito saranno differenziate per il numero di operatori da invitare: 5 fino a 350.000 euro, 10 fino a 1 milione, 15 fino alla soglia. La cifra stanziata per i lavori proviene per 188.000 euro dalla Regione, 210.500 dall'assicurazione (fondi già ricevuti dal Comune), 205.862 da risorse proprie dell'Ente, e da 215.637 dal fondo telefonia SMS solidali, che lo scorso dicembre ha versato il 25% ritenendo che i lavori fossero iniziati. Il comitato dei garanti presso la protezione civile di Roma ha assegnato quei fondi con un solo voto contrario. A conti fatti, e tenendo conto che per l'esecuzione dell'opera ci vorranno 300 giorni, per la consegna del campo decorreranno perciò almeno 6 anni dal tornado.

Sara Zanferrari

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE AUDIZIONI AL SENATO SUL DL SEMPLIFICAZIONI

Affidamenti diretti, rischio infiltrazioni

Rischio di infiltrazioni mafiose negli affidamenti diretti e anche nelle procedure negoziate. A lanciare l'allarme sulle semplificazioni contenute nel dl 76 è il procuratore nazionale antimafia **Federico Cafiero de Raho** in audizione dinanzi alle commissioni affari costituzionali e lavori pubblici del Senato. La possibilità, fino al 31 luglio 2021, di conferire direttamente appalti fino a 150 mila euro e di procedere alla negoziazione (con 3, 5 o 10 operatori economici) nei lavori fino a 5 milioni di euro costituisce di certo una chance per far ripartire gli investimenti pubblici strozzati dal Covid 19 ma «determina rischi», soprattutto negli enti locali, di infiltrazioni da parte di soggetti «che possono selezionati in modo ambiguo da parte delle stazioni appaltanti». «Pur comprendendo la scelta del governo», ha osservato Cafiero de Raho, «la pluralità delle procedure negoziate, sia pure a rotazione, con parametri peraltro non individuati, consente una libertà di scelta che non può non portare al rischio di infiltrazioni».

Altra norma del decreto su cui l'Antimafia chiede di accendere i fari è l'art. 3 che, al fine di semplificare il sistema delle verifiche antimafia per ridare slancio alla ripresa dell'economia, ritiene sempre sussistente il caso d'urgenza in ogni procedimento avviato a istanza di parte avente ad oggetto l'erogazione di benefici economici, contributi, sovvenzioni, finanziamenti, prestiti, agevolazioni e pagamenti da parte di p.a.

Dubbi sono stati infine espressi sulla riforma dell'abuso d'ufficio, laddove l'art.323 del codice penale viene modificato escludendo i regolamenti dalle fonti normative la cui violazione dà luogo alla condotta punibile. Il dl semplificazioni, infatti, sostituisce alle «norme di legge o di regolamento» una locuzione molto più circostanziata che porta a rispondere di abuso d'ufficio solo per la violazione «di specifiche regole di condotta

espressamente previste dalla legge o da atti aventi forza di legge e dalle quali non residuino margini di discrezionalità».

Perplessità sulle procedure negoziate sono state espresse anche da **Confapi**, la Confederazione della piccola e media industria privata. Non convincono in questi casi i margini di discrezionalità sulle imprese da invitare, affidati al Responsabile del procedimento. Per Confapi va invece promossa la riforma dell'abuso di ufficio perché consente di abolire quella «burocrazia difensiva» che spesso ingessa la pubblica amministrazione italiana. Confapi chiede una maggiore spinta sulle autocertificazioni per l'accesso alle misure di sostegno e una sempre maggiore interconnessione delle banche dati pubbliche. Per **Confprofessioni** invece il decreto è «solo un primo passo» verso la semplificazione burocratica. Per il presidente **Gaetano Stella** gli interventi imprescindibili da inserire nel corso dell'esame del dl 76 al Senato dovrebbero riguardare la standardizzazione dei documenti di gara (con modelli unici a diffusione nazionale) e l'equo compenso dei professionisti negli appalti pubblici.

Per il direttore generale di **Fipe**, (Federazione italiana dei pubblici esercizi) **Roberto Calugi**, è indispensabile il ripristino del valore nominale dei buoni pasto e l'introduzione del Pos unico per i ticket elettronici, senza dimenticare la riforma della normativa che regola i pubblici esercizi e che risale al 1991.

Infine per **Sergio Silvestrini**, segretario generale della **Cna**, la deroga alle norme del Codice appalti disposta fino al 31 luglio 2021 «è troppo ravvicinata e occorrerebbe un orizzonte temporale più ampio». La Cna chiede al governo di spingere maggiormente sull'autocertificazione, lasciando alla p.a. l'onere della prova in caso di dichiarazioni non corrispondenti al vero.

© Riproduzione riservata — ■



Sit-in dei sindaci sul ponte di Curtarolo Appello al Governo: «Ricostruiamolo»

Con in mano i cartelli "Conte sveglia!" De Poli, Bitonci, Ostellari, il presidente della Provincia Bui, l'assessore veneto Pan

Martina Rocchio
«Abbiamo fatto squadra al di là del colore politico: va risolta la mobilità dell'intera area»

Silvia Bergamin / CURTAROLO

Il Governo si prenda in carico il ponte di Curtarolo. Lo hanno scandito sindaci, parlamentari, il presidente della provincia Fabio Bui, i rappresentanti delle categorie economiche: il sit-in dei rappresentanti delle istituzioni e delle imprese, con tanto di fasce tricolore e cartelli, si è svolto nella tarda mattinata di ieri a ridosso dell'attraversamento sul Brenta.

In sostanza è stato chiesto aiuto a Roma, senza troppi giri di parole: «Ricostruiamo il Ponte. Svegliati Conte», questo lo slogan della protesta-proposta. L'appello per ridare fiato all'iniziativa è stato lanciato dal sindaco Martina Rocchio, mentre da settimane è tornata ad infiammare la discussione sugli snodi strategici della mobilità dell'Alta Padovana, con particolare riferimento agli sbocchi verso la Pedemontana.

«Torniamo ad accendere i riflettori, che per gli addetti ai lavori non si sono mai spenti. Abbiamo bisogno di risposte e di risorse da parte del Governo per risolvere un problema di viabilità ormai improcastinabile», ha scandito

la prima cittadina di Curtarolo. «Amministratori, associazioni di categoria, rappresentanti regionali, provinciali e parlamentari hanno fatto squadra, al di là del colore politico, per ribadire la necessità di ricostruire il Ponte e migliorare la viabilità dell'Alta Padovana, tratto fondamentale per tutta la nostra economia».

Il senatore Antonio De Poli (Udc) ha espresso una posizione condivisa anche dai leghisti Massimo Bitonci e Andrea Ostellari: «Chiediamo che il Governo ci ascolti e ascolti il territorio dell'Alta. Abbiamo richiesto con forza al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli che la Strada provinciale 47 passi sotto la gestione statale dell'Anas», ha ribadito De Poli, «e le risorse sia per il ponte di Curtarolo che necessita di interventi di messa in sicurezza che per l'adeguamento della strada».

Ancora una volta sono stati messi a fuoco i numeri del traffico: sulla struttura passano 47 mila veicoli al giorno. «E dobbiamo dare risposte a 11 mila aziende», ha ricordato il portavoce delle categorie economiche del Cittadellese, Oddone Sartore: «Non è possibile pensare solo alla 308 come collegamento camionabile alla Pedemontana, i camion che arrivano da Trento passano per la Valsugana e non certo per la statale del Santo».

«Il Ponte di Curtarolo è vecchio e pericoloso», le parole

dell'assessore regionale all'Ambiente Giuseppe Pan, «e il Veneto per ripartire ha bisogno di infrastrutture nuove e sicure. Chiediamo al Governo un rifacimento dell'opera, i nostri cittadini non possono attendere ancora. Abbiamo manifestato per questa inefficienza statale». A chiedere l'intervento dello Stato è anche Bui, la competenza della strada e dell'infrastruttura è di Palazzo Santo Stefano: «La responsabilità è mia, se succede qualcosa sono io il responsabile».

Bui a più riprese ha minacciato la chiusura del ponte, la Provincia ha messo sul piatto 4 milioni di euro, che di fatto vanno ad impegnare gran parte del bilancio.

Per questo il presidente torna su una battaglia che lo ha visto più volte scendere nella capitale: «Il ponte deve tornare in capo ad Anas, serve però pensare ad un progetto di viabilità più ampio che riguardi tutta l'Alta». Tra i rappresentanti istituzionali presenti, anche i vicepresidenti provinciali Vincenzo Gottardo e Marcello Bano, il consigliere regionale Luciano Sandonà, il sindaco di Cittadella Luca Pierobon, coi colleghi Nicola Pettenuzzo (San Giorgio in Bosco), Dario Tardivo (Campo San Martino), Valter Milani (Piazzola sul Brenta), Daniele Canella (San Giorgio delle Pertiche), Stefano Tonazzo (Limena) e Marco Schiesaro (Cadoneghe).—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Il sit-in di protesta dei sindaci dell'Alta e di politici, guidato dal primo cittadino di Curtarolo Martina Trocchio sul ponte lungo la provinciale 47, in alto la struttura del ponte e, a destra, l'arrivo del corteo (FOTOSERVIZIOPIRANI)



LA STRADA PROVINCIALE 47
NODO TRAFFICATISSIMO PER LE MERCI
DA E VERSO LA PEDEMONTANA

RAPPORTO IL PONTE DELLA RINASCITA

Con il Decreto Semplificazioni più snelle le procedure per realizzare autostrade, porti e ferrovie LO SBLOCCA CANTIERI PER LA LIGURIA

Priorità per la Gronda e il nuovo ponte sullo Scrivia in A7

DI NICOLA BRILLO

Nel futuro di Genova e della Liguria non ci sarà solo il Ponte della rinascita. Il governo Conte ha varato il «Piano Italia veloce», che introduce misure urgenti per la semplificazione burocratica nella realizzazione dei cantieri pubblici. Un impulso alle grandi opere per modernizzare le infrastrutture del Paese e creare nuovo lavoro. Il decreto ha l'obiettivo di «semplificare, velocizzare, digitalizzare, sbloccare una volta per tutte i cantieri e gli appalti», ha annunciato il premier Conte.

All'interno del provvedimento approvato dal consiglio dei ministri ci sono numerose infrastrutture che interessano Genova e la Liguria. A livello nazionale sono 36 le opere commissariate elencate nel piano di infrastrutture messo a punto dal ministero dei Trasporti. Si tratta di 12 opere idriche (dighe o acquedotti) di nuova realizzazione o di messa in sicurezza, 15 opere ferroviarie e 9 infrastrutture stradali. Sono quasi nove i miliardi a favore delle ferrovie a livello nazionale. Tra le opere prioritarie in Liguria, inserite nel decreto come strategiche, è previsto l'upgrading infrastrutturale e il collegamento con l'aeroporto di Genova, il nodo di Genova

(bloccato dal fallimento di più imprese) e il Terzo Valico dei Giovi, oltre all'alta velocità Milano-Tortona-Genova e Torino-Alessandria-Genova. Inserita anche la velocizzazione della Torino/Milano-Genova, cui è collegato il quadruplicamento della Milano-Pavia e la Pontremolese. Tra le direttrici ferroviarie è in progettazione di fattibilità anche l'Alta velocità tra Genova e Ventimiglia. Per quanto riguarda le autostrade viene ribadita la priorità della Gronda di Genova e il nuovo ponte sullo Scrivia in A7, che verrà demolito e ricostruito. La Gronda di Genova torna dunque una della priorità del Paese, dopo che l'analisi costi benefici e l'analisi giuridica fatte realizzare dall'ex ministro Toninelli avevano imposto uno stop alla nuova autostrada a nord del capoluogo ligure. «Diamo poteri regolatori a tutte le stazioni appaltanti: non serve necessariamente un commissario per procedere velocemente, ma prevediamo che in casi complessi sia possibile nominare commissari sulla scia di Expo e del Ponte Genova», ha spiegato Conte. I numeri forniti recentemente dalla Commissione Ue sulle stime di crescita dei paesi europei nel 2020 condannano l'Italia ad un crollo del Pil pari a -11,2%, il peggior calo in Europa. Serve dunque un piano per riattivare

l'economia nazionale.

Per quanto riguarda i porti, le novità riguardano in particolare l'ultimo miglio stradale, l'ultimo/penultimo miglio ferroviario, ma anche l'efficientamento energetico e ambientale e i servizi crocieristici e passeggeri, che vedono Genova e Savona protagonisti. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale a trazione alternativa, ciclovie, metro, tranvie, filovie e ferrovie urbane, La Spezia è stata compresa nel finanziamento dei progetti insieme ad altre città. Le novità introdotte dal Decreto Semplificazioni, in tema di contratti pubblici ed edilizia, sono valide fino al 31 luglio 2021. Grandi opportunità per il rilancio sono ad esempio nel settore edile lavori e cantieri senza gara d'appalto sotto i 150 mila euro e lavori affidati direttamente alle ditte. E poi la procedura negoziata da 150 mila a 5 milioni di euro. Procedura senza bando di gara per lavori fino a 5 milioni di euro e procedura senza bando di gara in caso di urgenze derivanti dall'emergenza Covid.

Favorita anche la rigenerazione urbana, con procedure più veloci per demolizioni e ricostruzioni che non prevedono maggior consumo di suolo, con incentivi e riduzione del contributo da pagare ai Comuni. (riproduzione riservata)



**RETE AUTOSTRADALE
E STRADE DI RILEVANZA NAZIONALE****RETE FERROVIARIA DI PRIORITARIO
INTERESSE NAZIONALE**

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

SOTTOMARINA

Bonus facciate «Occasione unica per riqualificare»

Gli albergatori sollecitano una commissione ad hoc prima di portare in Consiglio il provvedimento: «Pronti a stimolare le ristrutturazioni»

SOTTOMARINA

Una commissione ad hoc per discutere del provvedimento sul “bonus facciate per gli alberghi” prima di portarlo in Consiglio per l’approvazione. A sollecitare il provvedimento è stata l’Associazione albergatori di Sottomarina (Asa) con l’obiettivo di avere un incentivo per promuovere l’ammodernamento delle strutture ricettive sul Lungomare.

L’appello è stato colto dal consigliere della Lega Marco Dolfin che aveva portato l’ordine del giorno nell’ultimo Consiglio comunale, ma ha deciso di ritirarlo in attesa di una commissione specifica con dirigente e funzionari. «Un provvedimento di questo tipo», spiega il presidente degli albergatori, Giuliano Boscolo Cegion, «che vada a individuare le zone territoriali omogenee per l’applicazione degli incentivi della Legge 25 del 2019, noti come bonus facciate, sarebbe davvero

un’occasione unica per ristrutturare tutte le facciate dei fabbricati a uso alberghiero e residenziale del Lungomare Adriatico e di viale Trieste. La circolare dell’Agenzia delle Entrate dello scorso 14 febbraio specifica che la detrazione fiscale spetta a condizione che gli edifici siano ubicati in zona A o B, ai sensi del decreto ministeriale 1444 del 2 aprile 1968, o in zone a queste assimilabili in base alla normativa regionale e ai regolamenti edilizi comunali. In particolare, l’assimilazione alle zone A o B della zona territoriale nella quale ricade l’edificio dovrà risultare dalle certificazioni urbanistiche rilasciate dagli enti competenti. Per questo chiediamo un adeguamento del provvedimento». Gran parte del patrimonio turistico ricettivo risale agli anni Sessanta e Settanta e i bonus potrebbero stimolare le ristrutturazioni. «Siamo convinti e ben consapevoli che questo odg va nella direzione normativa giusta», spiega Dolfin, «e servirà non solo nell’ottica di utilizzare il bonus, ma anche come volano per tanti settori. Molte imprese potrebbero trovare lavoro in città». —

E.B.A.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



«Mose, la sabbia nei cassoni resta un problema irrisolto»

Stupore dal pool di ingegneri Di Tella, Sebastiani e Giorgi dopo la «figuraccia» delle sei paratoie rimaste sollevate per i sedimenti

«Com'è possibile che non sia ancora pronta una soluzione al problema della sabbia che impedisce ai cassoni del Mose di rientrare nelle rispettive sedi?». Si dicono «stupefatti e demoralizzati», gli ingegneri Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani e Paolo Vielmo. E a gettarli nello sconforto, ancora una volta, sono i problemi irrisolti del Mose. Perfino dopo la sfarzosa prova generale di inizio luglio, con il sollevamento delle 78 paratoie in contemporanea a favore di telecamera. Quando si è confermato ancora una volta il problema di sei paratoie bloccate dalla sabbia («una figuraccia»). Un problema del resto noto, e ammesso anche da Alberto Scotto, ingegnere capo della Technital e progettista del Mose, secondo cui ora si attende la costruzione di una macchina ad hoc per rimuovere i sedimenti. Ed è su questo aspetto che si scatenano le critiche del pool di ingegneri autori di un progetto alternativo al Mose (le paratoie a gravità) proposto dieci anni fa e poi scartato.

«Ora si apprende che i sistemi interni ai cassoni previsti per espellere la sabbia nel progetto definitivo sono stati scartati perché non funzionavano», attaccano gli esperti, «evidentemente anche in questo caso il Mose è passato alla fase "esecutiva" con un progetto del sistema di rimozione della sabbia non funzionante, senza avere una soluzione a tale problema». Il che, sostengono gli esperti, ripropone lo stesso modus operandi per un altro aspetto centrale: il funzionamento dell'opera in condizioni di marea difficili. E del robot pulitore, che dovrebbe garantire la pulizia dai sedimenti, per ora nemmeno l'ombra: «Sorprende che sia pendente l'attribuzione di un finanziamento di 1,9 milioni di Euro alla Technital per "studiare" la soluzione (che quindi sembra non esistere ancora): in contesti "normali" il progettista è tenuto a rispondere in solido degli errori o carenze nella sua progettazione. Lascia il fatto che lo studio di un tale sistema sia affidato ancora a coloro che in decine di anni non sono riusciti a risolvere il problema. Su questi punti ora serve fare chiarezza». —

E.P.



Il 10 luglio per la prima volta si sono sollevate tutte e 78 le paratoie

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



LA STORIA INFINITA

Idrovia, mozione in Parlamento caccia ai fondi Ue

Caccia ai fondi europei, rispunta l'idrovia Padova-Venezia. A rispolverare il progetto da completare ma arenato da anni è l'onorevole di FI Roberto Caon che ha presentato una mozione alla Camera che sarà discussa oggi. Trentuno i Comuni che sostengono l'opera, ma non Mira. / APAG 26



SICUREZZA IDRAULICA IN RIVIERA

Idrovia, mozione alla Camera «È un'occasione storica»

Oggi la discussione in Parlamento con l'obiettivo di sfruttare i fondi europei Già 31 Comuni si sono espressi a favore, Mira più cauta: «Bisogna approfondire»

Alessandro Abbadir / MIRA

Occasione storica oggi per il territorio della Riviera. In Parlamento dalle 16 è in programma la discussione sul completamento dell'idrovia Padova - Venezia, dopo la discussione della mozione presentata la scorsa settimana dall'onorevole di Forza Italia Roberto Caon. A favore del completamento c'è uno schieramento trasversale e una pressione dal territorio davvero importante. Un'altra mozione a favore dell'idrovia è stata presentata anche dalla maggioranza di Pd, Leu, M5S e Italia Viva. Altre due da Fratelli d'Italia e Lega.

A sostenere il completamento dell'infrastruttura, almeno in una versione di canale scolmatore, ci sono 31 consigli comunali, coordinati dal sindaco di Vigonovo Andrea Danieletto (M5S) che avevano inviato al Ministero competente i pareri positivi alla continuazione del progetto preliminare della Regione. Unica posizione critica è quella del Comune di Mira. Il sindaco Marco Dori mantiene le sue riserve e chiede «un approfondimento progettuale sia a livello idraulico

che di impatto ambientale».

L'idrovia Padova-Venezia che attraversa la Riviera, fu concepita come una grande opera pubblica negli anni Cinquanta del secolo scorso ed è rimasta un'opera incompiuta: i lavori di realizzazione sono andati avanti a fasi alterne fino al 1992, anno in cui era stato completato il 60 per cento. Dal 1985 è stata comunque ridotta a una serie di monconi inutilizzabili. Per completare l'opera in modo da averne un doppio utilizzo (canale navigabile e canale scolmatore) servirebbero 512 milioni di euro, in assenza dei quali è impossibile passare alla fase di progettazione definitiva ed esecutiva (siamo ancora allo studio di fattibilità).

Al contrario se si decidesse di completare l'esistente per garantirne la funzione di canale scolmatore, l'opera potrebbe avere una possibilità di realizzazione in tempi brevi, con importanti vantaggi a livello di rischio idraulico.

«In questo momento sono a disposizione consistenti fondi europei» afferma Roberto Caon «Il completamento dell'idrovia garantirà la messa in sicurezza idrogeologica di Pado-

va e Vicenza e una parte della provincia di Venezia, la creazione di un'area ecologica estesa per oltre 27 km. (con 54 di argini) nonché la creazione di un nuovo accesso, per via fluviale, per le merci. Vedremo se qualcuno voterà contro». Il deputato poi sottolinea come in una lettera al Parlamento il professor Luigi D'Alpaos sottolinei nel completamento dell'opera come canale scolmatore anche i benefici per il territorio di Mira. Anche per Nicola Pellicani è un momento importante. «Il Parlamento» dice «è chiamato a dare una risposta alle istanze di migliaia di cittadini veneti che sono finiti sott'acqua, con danni a case e attività. Vanno però tenute in considerazione le istanze di approfondimento emerse dal territorio mirese. Speriamo di trovare fra le forze politiche un punto di incontro per dare una risposta efficace nell'interesse del territorio». -

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Un'immagine dall'alto dell'Idrovia, in Comune di Vigonovo

Telefonate di protesta di imbarcazioni lungo il Naviglio Brenta bloccate dalle lunghe operazioni di recupero da parte del cantiere

Prova fallita, la gru giù nel canale subito al lavoro per recuperarla

L'INTERVENTO

Gru cade dentro il Naviglio Brenta, durante un varo tecnico. Lamentele e telefonate alla polizia locale da parte di alcune persone che erano bloccate sulle imbarcazioni che dovevano transitare lungo il canale, scocciate per la lunga attesa durante il recupero della grande gru. E agenti della Municipale di Venezia costretti ad intervenire per chiarire cosa stava succedendo, dopo le segnalazioni dell'incidente arrivate alle forze dell'ordine. Da quanto è stato possibile appurare al cantiere Nautilus di via Moranani, azienda specializzata nella realizzazione di infrastrutture portuali e marine era in corso il collaudo o alcune prove di carico su una gru posizionata su un pontone.

Ma qualcosa è andato storto e la gru è finita letteralmente nel canale. Nessuno per fortuna si è fatto male e i tecnici dell'azienda si sono subito messi al lavoro con grande professionalità per recuperare la gru in acqua, utilizzando un altro grande braccio meccanico.

Operazione che si è svolta

senza problemi ma ovviamente con tempi non celeri, visto che si sta parlando di strutture di decine di metri da spostare. Ma evidentemente qualcuno dalle imbarcazioni in transito in quel momento nel Naviglio Brenta non ha assolutamente colto di dover portare pazienza: anzi il nervosismo per il dover attendere il via libera per passare nel canale, dove era scattato prima un blocco della navigazione e poi una sorta di senso unico alternato, avrebbe provocato una ondata di telefonate alle forze dell'ordine. Alla fine la segnalazione è arrivata alla polizia locale di Venezia che ha inviato sul posto le proprie squadre temendo un incidente avvenuto lato strada e non certo dentro un cantiere con affaccio all'acqua del Naviglio Brenta.

Per gli agenti della Polizia locale la situazione ieri pomeriggio, nonostante l'incidente, era assolutamente tranquilla, senza alcun pericolo per chicchessia. Grazie proprio alla professionalità delle squadre del cantiere che si erano già messe autonomamente al lavoro per recuperare la gru e liberare il canale, togliendo ogni disturbo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le operazioni di recupero della grande gru



LE PERPLESSITA' DEI CONSIGLIERI PD

«La residenza pubblica ora diventa privata ma senza vere garanzie»

Poca trasparenza rispetto alla tutela per la residenza nella Variante al Prg per Sant'Elena che darebbe il via libera all'intervento privato, a giudizio dei consiglieri del Partito Democratico. «Dalla delibera emerge un aumento della cubatura prevista - dichiarano la capogruppo Monica Sambo e il consigliere Emanuele Rosteghin - infatti rispetto alla previsione attuale, si passa da 115 mila metri cubi a circa 140 mila. Inoltre, cosa ancora più grave è che con la variante vengono eliminati i 35 mila metri cubi di residenza pubblica originariamente previsti che lascia spazio alla sola residenza privata. Nella delibera si fa cenno alla possibilità di mettere anche affitti a canone calmierato ma non è definita nessuna percentuale minima, che viene demandata ad una convenzione successiva che verrà definita tra Giunta e il privato. A

nostro parere invece la competenza deve rimanere al consiglio comunale».

Osservano ancora i consiglieri del Pd: «Non è infatti ancora chiaro quale sarà il costo delle bonifiche a carico dei proponenti e di conseguenza non ci sono reali previsioni circa i costi di realizzazione e quindi non è possibile vincolare fin da subito il privato a prevedere affitti calmierati o criteri di individuazione degli affittuari. Si chiede di approvare una variante per trasformare la residenza da pubblica a privata, aumentare la cubatura, ma senza alcun obbligo circa la previsione di affitti calmierati o aiuto alla nuova residenza stabile. Data la complessità del progetto, le criticità evidenti e il volume dell'intervento come Pd riteniamo che sia necessario avviare fin da subito un percorso partecipato che coinvolga associazioni e cittadini.



Monica Sambo (Pd)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Alloggi di lusso con i privati negli ex cantieri di Sant'Elena

La Variante del Comune su progetto dello studio Mar
A investire è Invimit con un gruppo italo-tedesco

È un complesso immobiliare di alloggi di lusso quello che dovrebbe sorgere nell'area dell'ex cantiere Actv Sant'Elena, prima di proprietà del Demanio e recentemente ceduta in parte a Invimit Sgr, la società controllata dal ministero dell'economia che si occupa di progetti di valorizzazione con la creazione di fondi immobiliari chiusi. Questo prevede la delibera di Variante al Prg predisposta dal comune e discussa anche ieri in Commissione consiliare sulla base del progetto elaborato dallo Studio Mar. La delibera prevede la trasformazione del cantiere Actv e della grande darsena in un centro residenziale, in collaborazione con il Demanio e Invimit, la società del ministero dell'Economia proprietaria di una parte dell'area. Una superficie importante, 79 mila metri quadrati di cui 70 mila di spazio acqueo e darsena. Dove venivano riparate le motonavi e i vaporetto dell'Actv.

Attività adesso trasferita a Pellestrina e in parte all'Arsenale e al Tronchetto. Adesso si tratterà di far approvare la delibera per il progetto di riqualificazione e valorizzazione tra Demanio e Comune. La destinazione degli immobili dovrà essere a residenza, con esclusione della locazione turistica. Nei 45 mila metri quadrati di superficie lorda edificabile ci saranno edifici destinati alla «residenza stabile».

Il 10 per cento saranno destinati a locali per il commercio, i pubblici esercizi e le botteghe artigiane. Prevista anche la realizzazione di una palestra e di campi da gioco scoperti. Da decidere nei dettagli anche il futuro della grande darsena di oltre 70 mila metri quadrati e degli 8900 metri quadrati a terra oggi occupati da capannoni in disuso, dove dovrà trovare posto la nuova darsena da diporto.

Sarà demolita anche la falegnameria presente nell'area, che dovrebbe essere però poi ricostruita in altra parte del complesso. Sta di fatto che la destinazione a edilizia residenziale pubblica inizialmente prevista per l'area, viene a scomparire lasciando spazio a un altro tipo di residenza. Ma chi affiancherà Invimit nel cospicuo intervento di trasformazione? Si è già fatta avanti qualche tempo fa un'«alleanza» italo-tedesca interessata a investire sull'immobiliare. È composta dalla società tedesca Phoenix Development GmbH e dal gruppo Sorgente SGR, una holding attiva nel settore dell'immobiliare e della finanza in Italia che in passato in Venezia si era già occupato di hotel come il Luna Baglioni. In laguna il primo investimento potrebbe riguardare proprio Sant'Elena. Gli investimenti, perfezionati attraverso il fondo immobiliare Re Development,

avranno ad oggetto immobili rappresentativi a destinazione prevalentemente residenziale già esistenti oppure da realizzare per un importo complessivo stimato, a regime, in oltre 400 milioni di euro. Attualmente sono in fase di studio due progetti, uno dei quali riguarda appunto Venezia.

Lo stesso sindaco Luigi Brugnaro aveva già annunciato un paio d'anni fa l'intenzione di favorire la creazione in quest'area di un nuovo complesso di alloggi immobiliari di lusso, con la creazione anche di servizi. Ora i tempi sembrano maturi con un'operazione che ricorda un po' quella in corso per l'ex Ospedale al Mare. Anche lì una società controllata dal Ministero dell'economia come Cassa depositi e Prestiti e due partner privati per l'investimento di tipo alberghiera. Qui un'altra società a controllo ministeriale come Invimit con altri soggetti privati a portarla avanti. -

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DESTINAZIONE

Da cantiere per riparare i vaporetta a zona per i vip

L'area degli ex cantieri Actv di cui è prevista la trasformazione in una serie di alloggi di lusso. Prevista anche una palestra e nuovi negozi. La variante dovrà essere approvata in consiglio.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

CAORLE. LAVORI IN AUTUNNO

Il ponte di Cavanella chiuso 4 settimane per la ristrutturazione

CAORLE

Ristrutturazione del ponte sul canale Cavanella a Vallevecchia, via libera al progetto esecutivo. Lo ha approvato la Città metropolitana. Si tratta del ponte, costruito nel 1968, lungo la provinciale 70 Portogruaro-Brussa. Il progetto prevede un intervento di risanamento conservativo e consolidamento strutturale, i cui lavori prenderanno il via tra l'autunno e l'inverno per una durata di 12 settimane.

Prevista la spesa di oltre un milione di euro, con fondi del ministero delle Infrastrutture. Adesso, dopo l'approvazione del progetto, scatterà la gara d'appalto. «Le criticità emerse sulla struttura», spiega il consigliere delegato Saverio Centenaro, «sono concentrate, soprattutto, nel degrado delle selle di appoggio della campata centrale e nello stato di conservazione degli sbalzi laterali». Per le condizioni deteriorate del ponte è già in vigore un divieto di transito per i mezzi pesanti superiori alle 32 tonnellate. Il cantiere costringerà alla chiusura totale del ponte per 4 settimane. Per garantire il collegamento tra le due sponde sarà attivato un servizio di traghettamento. —

G.M.O.



Il ponte sul canale Cavanella a Vallevecchia sarà chiuso da ottobre



RICHIESTA DEI GEOLOGI ALLA REGIONE

Classificare 162 Comuni nella Zona sismica 3

VENEZIA

I geologi chiedono alla Regione di intervenire per riclassificare la sismicità del territorio. Attualmente i comuni che ricadono in zona a bassa pericolosità sismica (zona 4) non possono attingere ai benefici introdotti dal Sisma-bonus e dalle recenti detrazioni introdotte dal Governo per far riprendere l'economia (Ecobonus 110%). Esiste però una normativa nazionale che riclassifica le zone 4 per portarle a zone 3 attribuendo una nuova valutazione della reale pericolosità sismica. L'Ordine dei Geologi del Veneto, unitamente alla Foiv (Federazione degli Ordini degli Ingegneri del Veneto) e all'Ordine degli Architetti, ha proposto al presidente della Regione del Veneto, Luca Zaia, di modificare appunto la classificazione sismica dei comuni, in particolare per quelli a bassa sismicità: 162 i comuni veneti interessati.

«Questa semplice modifica porterebbe un grande vantaggio per i proprietari in quanto potrebbero accedere alle agevolazioni fiscali con conseguente maggiore conoscenza del territorio veneto dal punto di vista sismico. Inoltre favorirebbe l'apertura di cantieri che porterebbero ad una maggiore occupazione» fa sapere la presidente dell'Ordine dei Geologi del Veneto, Tatiana Bartolomei.

La proposta, se accolta, porterebbe diversi vantaggi economici senza costi per la Regione. «Si tratterebbe solo di armonizzare le norme regionali con la normativa tecnica nazionale legata alla classificazione sismica del territorio» conclude Bartolomei. —



DITTE VENETE DISCRIMINATE

È la Regione a bloccare le imprese locali nelle gare del comparto idraulico

JORI / PAGINA 16



Rigorosa applicazione nel comparto idraulico di una norma per la rotazione delle ditte che le altre regioni ignorano

Partecipi a una gara? Fuori per due anni Il Veneto discrimina le imprese venete

IL CASO

Francesco Jori

Come brand “made in Lega”, circola da tempo, e verosimilmente tornerà a circolare diffusamente nell’ormai prossima campagna elettorale per le regionali di settembre: “prima i veneti”, anche nella variante “il Veneto ai veneti”. Ma qualcosa non torna, al centinaio di venetissime imprese che operano nel comparto idraulico e della difesa del suolo: perché da qualche tempo, nell’affidamento delle gare promosse da una Regione da ormai dieci anni saldamente a guida leghista, di veneto c’è poco assai, mentre figura un’ampia rappresentanza del resto del Paese, dalla Vetta d’Italia a capo Lilibeo. E non dipende certo da una regola nazionale: succede esattamente il contrario, giusto per fare qualche esempio, nelle due regioni confinanti a guida leghista, Friuli-Venezia Giulia e Trentino-Alto Adige. Forse perché godono dello statuto speciale? Nossignori: lo stesso si verifica nell’Emilia-Romagna, che è a statuto ordinario e dove il colore politico dominante è il rosso.

Dove nasce l’inghippo? Tutto parte da una delibera regionale che introduce il criterio della rotazione delle imprese nell’affidamento delle gare: chi partecipa ad una di queste, per i successivi due anni non può più venire invitato, e deve saltare il giro. Con il paradosso che se si aggiudica un incarico per qualche decina di migliaia di euro, deve poi rimanere a secco per un paio d’anni. Con rica-

dute più che rilevanti, per un comparto che come detto conta in Veneto un centinaio di aziende, per un complesso di oltre 3 mila dipendenti e un fatturato che si aggira sul mezzo miliardo. Ne deriva un’evidente e pesante discriminazione, e non soltanto perché – come spiegano i loro colleghi che operano in altre regioni non devono sottostare a questa clausola, ma anche perché quello slogan di cui si parlava finisce per essere rovesciato di fatto in “dopo i veneti”, o “il Veneto ai non veneti”.

Gli esempi si sprecano, e basterà citarne qualcuno. Gara per 300 mila euro sul Canalbianco, in Polesine: 5 imprese venete invitate su 14. Gara per 400 mila euro su Sile e Muson: 3 su 17. Gara per 390 mila euro su Livenza e Monticano: 2 su 16. Gara per 399 mila euro sul Piave: 2 su 17. Gara per 489 mila euro nell’Estense: 2 su 15. E si potrebbe continuare. A rendere ancor più discriminatoria la decisione, c’è una scelta ulteriore adottata dal Veneto: dove la Regione utilizza una piattaforma digitale nazionale cui le imprese del settore interessate sono invitate ad iscriversi; ad ogni singola gara l’invito è limitato a non più del 30 per cento delle aziende venete, soglia che non esiste invece nelle regioni vicine prima citate, le quali al contrario blindano la partecipazione alle ditte dei loro territori. Confindustria veneta, non ha nulla da dire al riguardo?

Il Veneto motiva la decisione richiamandosi a una legge nazionale; ma gli interessati ribattono che ne fa un’applicazione immotivatamente restrittiva, e producono un

denso incartamento giurisprudenziale in cui una scelta del genere si traduce in un’irragionevole limitazione della concorrenza e un’alterazione del mercato, con chiari profili di incostituzionalità. E per documentarlo citano cinque sentenze al riguardo del Consiglio di Stato e sei di altrettanti Tar regionali. E guardando a quanto accade nelle altre regioni, chiedono che si arrivi a una misura uguale per tutti. Un’eguaglianza che tra l’altro, per un curioso fenomeno, risulta violata anche all’interno del Veneto: dove le norme restrittive valgono in sei delle sette province, mentre quella di Belluno rappresenta una zona franca, dove nei confronti degli imprenditori locali non viene applicata alcuna limitazione. Curioso, ma non troppo, ascoltando i commenti che circolano all’interno della stessa Regione. Dove oltretutto non si tratta del solo pasticcio relativo ai lavori pubblici: lo scorso anno vennero approvati progetti per quasi 16 milioni relativi alla difesa dei litorali adriatici (Eraclea, Caorle, Cavallino, Jesolo, Chioggia, Isola Verde, Po di Levante), con interventi tutti immediatamente cantierabili. A oggi, risultano attivati lavori per poco più di un milione. Il resto è silenzio. Pesante. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lavori di sistemazione idraulica in un cantiere: per le imprese venete è difficile ottenerli

IL DOSSIER AUTOSTRADE

Atlantia, Cdp in Aspi con quotazione I fondi azionisti in pressing sul prezzo

TREVISO

Si scalda sempre più il dossier di Autostrade. Il Governo ha invocato la public company e una public company Autostrade diverrà: cioè una società a capitale diffuso, quotata in Borsa, nella quale il prezzo dell'ingresso di Cdp la farà il mercato. Nessuna statalizzazione dunque. Cdp farà il suo ingresso nel capitale della nuova Autostrade per l'Italia solo quando la società sarà scorporata da Atlantia e quotata in Borsa.

Una pura operazione di mercato, insomma, che avverrà nei tempi stabiliti dagli accordi da siglare nei prossimi giorni con il governo, ma nel rispetto delle leggi e dello statuto che vincolano la Cassa.

L'accordo preliminare tra la società guidata da Fabrizio Palermo e controllata dal Tesoro è stata recapitata da Atlantia, che tiene direttamente l'88% di Autostrade, nella serata di venerdì. Quindi nell'arco di due o tre giorni, il tempo di analizzare i termini della proposta, la holding di infrastrutture controllata da Edizione dei Benetton manderà le proprie valutazioni. Anche se, in questo contesto, crescono, le pressioni degli investitori istituzionali che temono una quotazione diretta di Aspi senza una valutazione ex ante. In quanto le condizioni di mercato, le conseguenze del coronavirus e in generale il quadro configurato attorno ad Autostrade potrebbe rovinare il loro investimento con una quotazione in Bor-

sa che potrebbe essere a sconto rispetto all'effettivo valore del concessionario. Tra gli attori più attivi e critici ci sarebbe non solo Tci, ma anche Gic e Hsbc.

Ieri il titolo di Atlantia ha chiuso in forte rialzo, (+4,83 a 14,22 euro) dopo che il fondo Tci, che detiene l'8% circa della holding, ha sfidato il piano del governo per estromettere i Benetton da Autostrade, con l'obiettivo di ottenere una valutazione di Aspi superiore a quella implicita nell'aumento di capitale riservato a Cdp, che con 3-4 miliardi otterrebbe il 33% della concessionaria.

«Le attuali proposte del governo italiano per un aumento di capitale di Aspi a un prezzo coercitivo e non determinato dal mercato sono abusive, non trasparenti e distruttive del valore creato», ha dichiarato nel weekend il fondatore di Tci, Christopher Hohn, secondo cui Aspi vale 11-12 miliardi di euro ante aumento di capitale.

Hohn ha dichiarato di aver «presentato un reclamo formale all'Unione» per violazione delle regole del diritto comunitario ed è convinto che «altri investitori faranno lo stesso».

Le date per la firma delle due intese, quella tra Atlantia e il governo che prevede, alla fine, l'uscita della famiglia Benetton dalla gestione delle autostrade, e il Memorandum of understanding tra la holding e Cdp ancora non sono fissate. Si era parlato del 27 di luglio, ma di certo si slitterà di qualche giorno anche per consentire di rivedere termini e tempi dell'operazione. —

R.P.



La sede di Autostrade a Roma



PREVISTI DUE ANNI E MEZZO DI LAVORI

Fiume, avviate le demolizioni per la costosa strada del porto

Rase al suolo in questi giorni alcune baracche per far posto alla statale D-403. L'arteria lunga solo 3 chilometri costerà la bellezza di 60 milioni e 410 mila euro

Andrea Marsanich / FIUME

Le prime "vittime" della futura statale D-403, che unirà la tangenziale fiumana e lo scalo contenitori di Riva Zagabria, sono state alcune baracche e delle costruzioni di poco conto, comunque da rimuovere per far posto alla più costosa strada in Croazia. Per l'approntamento di 3 chilometri, per l'esattezza di 2 chilometri e 977 metri, verranno investiti 456 milioni e 360 mila kune (60 milioni e 410 mila euro), il che significa la spesa di 152 milioni (20 milioni di euro) per ogni chilometro.

Una cifra vertiginosa ma che non deve stupire: la D-403, d'importanza strategica per la portualità di Fiume, comprende la galleria Podmurvize (lunga 1.250 metri), i viadotti Pioppi (316 metri) e Mlacca (144) e il sottopassaggio Pioppi, che si snoderà per circa 56 metri. Una strada progettata per attraversare un'area cittadina fittamente popolata.

L'appalto è stato affidato al consorzio composto da tre imprese edili, la slovena Kolektor Cpg, la croata Krk e la bosniaco-erzegovese Euro-asfalt, che dovranno

portare a compimento l'infrastruttura in capo a due anni e mezzo. Ci sono da demolire una settantina di costruzioni tra abitazioni, baracche e impianti industriali. Di quest'ultimi, come reso noto dall'azienda pubblica Hrvatske ceste (titolare del progetto), vanno citati alcuni serbatoi dismessi della raffineria dell'Ina in Mlacca, stabilimento che da anni non lavora più e i cui occupati sono stati trasferiti nell'altra raffineria fiumana, quella di Urinj.

Il cantiere della D-403 è stato dunque aperto, ma i primi lavori concreti si avranno alla fine di agosto o agli inizi di settembre, con i lavoratori che si metteranno in moto nello svincolo della tangenziale a Scurigne (laddove avverrà l'allacciamento alla D-403) e nella zona del futuro traforo di Podmurvize. Per quanto riguarda invece il segmento tra il tunnel e il terminal container, si partirà nelle prime settimane del 2021.

L'ambizioso progetto è suddiviso in quattro fasi, di cui 3 gestite dalle Hrvatske ceste ed una dalle Ferrovie statali croate. Una volta costruita, la statale allaccerà la struttura di Riva Zagabria (il concessionario sarà scelto prossimamente,

come rivelato dal ministro croato dei Trasporti e Infrastrutture, Oleg Butkovic) e la circonvallazione, a sua volta collegata alla rete autostradale croata. Non appena gli automezzi pesanti giungeranno dal porto fiumano nello svincolo di Scurigne, potranno avanzare verso la Slovenia o imboccare l'asse viario in direzione di Zagabria, del confine croato-ungherese e dunque dell'Europa mitteleuropea.

Un progetto importantissimo, quello della D-403, perché faciliterà il movimento da e per Riva Zagabria, scalo situato in centro città, snellendo altresì il traffico stradale in questa zona nevralgica di Fiume, capoluogo regionale di 130 mila abitanti e da decenni alle prese con gravi problemi legati al traffico su gomma. La sfida maggiore riguarderà però la costruzione della galleria, per la quale sarà necessario il brillamento di mine e la rimozione delle centinaia di tonnellate di materiale dal rione fiumano di Podmurvize. L'85% dei lavori è stato finanziato a fondo perduto dall'Unione europea, mentre il rimanente 15% sarà assicurato dallo Stato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Il rendering della futura statale D-403 tratto dalla "Voce del Popolo"

Bonus 110% Per gli interventi sul fotovoltaico un massimale autonomo

De Stefani e Gavelli
Servizio a pag. 26

Edilizia Superbonus, massimale autonomo per il fotovoltaico

L'installazione di un impianto fotovoltaico acquista una nuova spinta con l'entrata in vigore del superbonus previsto dal decreto Rilancio.

De Stefani e Gavelli — a pag. 26

Superbonus, massimale autonomo per gli interventi sul fotovoltaico

EDILIZIA

Il limite di spesa è di 2.400 euro per ogni kW di potenza con un tetto di 48mila euro

Per i sistemi di accumulo integrati il limite è di mille euro per ogni kWh

Luca De Stefani
Giorgio Gavelli

L'installazione di un impianto fotovoltaico acquista una nuova spinta con l'entrata in vigore del superbonus previsto dal decreto Rilancio, e guadagna anche un nuovo massimale di spesa, che dovrebbe essere autonomo rispetto a quello dei tradizionali lavori di recupero del patrimonio edilizio di cui all'articolo 16-bis del Tuir, anche se influenzato dalla contemporanea presenza di questi interventi. Ma andiamo con ordine.

Prima del Dl 34/20, le spese sostenute (anche in assenza di opere edilizie propriamente dette) per l'installazione di impianti basati sull'impiego delle fonti rinnovabili di energia erano "semplicemente" uno degli interventi di cui all'articolo 16-bis del Tuir (in particolare, previsto dalla lettera h del

comma 1 di tale disposizione) e, in quanto tale, la detrazione è sottoposta (fino al prossimo 31 dicembre) al limite complessivo di 96mila euro per unità immobiliare. In tale ammontare — che determina un risparmio fiscale del 50% in dieci anni — rientrano anche le spese per l'installazione di sistemi di accumulo funzionalmente collegati agli impianti stessi.

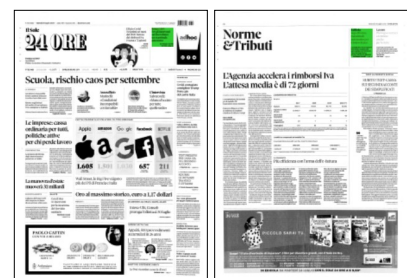
Va anche ricordato che l'installazione di pannelli solari per la produzione di acqua calda per usi domestici o industriali è uno degli interventi che dà diritto (sempre entro fine anno) all'ecobonus del 65%, con detrazione massima di 60mila euro da ripartire in cinque anni (articolo 1, comma 346, legge 296/06).

Queste agevolazioni restano in vigore (e anzi, con l'articolo 121 guadagnano le opzioni della cessione del credito e dello "sconto in fattura"), ma l'installazione dell'impianto, ove "pagata" dal 1° luglio scorso ed entro il 31 dicembre 2021, può portare a risparmi maggiori. Infatti, presumibilmente proprio per la frequenza con cui questo intervento viene affiancato ad altri con lo scopo di conseguire un risparmio energetico complessivo, il Dl 34/20 ne ha fatto uno dei principali interventi "trainati", prevedendo — al comma 5 dell'articolo 119 — una detra-

zione del 110% in cinque anni per le spese sostenute (anche nelle parti comuni) per l'installazione di questi impianti, purché congiuntamente a uno degli interventi "trainanti" di cui al comma 1 (finalizzati all'efficienza energetica) o al comma 4 (finalizzati alla riduzione del rischio sismico).

Ciò con l'obiettivo, dichiarato al comma 3, di consentire al contribuente, attraverso la realizzazione congiunta di più interventi, di raggiungere la condizione richiesta per la super-detrazione del miglioramento di almeno due classi energetiche dell'edificio (anche condominiale) o delle unità immobiliari plurifamiliari autonome.

Tuttavia, diversamente dagli altri lavori "trainati" volti al risparmio energetico (che mantengono i loro "tradizionali" limiti di spesa, seppure la detrazione passa al 110% in cinque



anni), il legislatore ha previsto un nuovo limite di spesa per l'installazione degli impianti fotovoltaici, precisamente 48mila euro, nel limite di 2.400 per ogni kW di potenza nominale dell'impianto per singola unità immobiliare. Si tratta, quindi, di un limite autonomo rispetto a quello "tradizionale" dei 96mila euro per unità immobiliare, che rimane intatto nel caso in cui, oltre all'intervento trainante e all'impianto fotovoltaico, si decida di realizzare uno o più degli interventi di recupero del patrimonio edilizio di cui all'articolo 16-bis del Tuir. In tale ultimo caso, tuttavia, va ricordato che lo stesso comma 5 dell'articolo 119 prevede che il limite di spesa per l'impianto fotovoltaico è ridotto a 1.600 euro per ogni kW di potenza nominale, laddove l'installazione rientri nell'ambito di interventi di ristrutturazione edilizia od urbanistica, o di nuova costruzione, di cui alle lettere d), e) ed f) dell'articolo 1 del Dpr 380/11 (Testo unico dell'edilizia).

La super detrazione è riconosciuta, alle stesse condizioni e negli stessi limiti di importo, anche per l'installazione contestuale o successiva di sistemi di accumulo integrati negli impianti solari fotovoltaici agevolati, nel limite di spesa di mille euro per ogni kWh di capacità di accumulo.

Va ricordato che costituisce condizione essenziale per fruire del beneficio maggiorato sugli impianti fotovoltaici la cessione in favore del Gse dell'energia non auto-consumata in sito ovvero non condivisa per l'autoconsumo nell'ambito delle comunità energetiche.

Con l'occasione, il legislatore (commi 16-bis e ter) ha previsto:

- che non costituisce svolgimento di attività commerciale abituale l'esercizio di impianti fino a 200 kW, da parte di comunità energetiche rinnovabili costituite in forma di enti non commerciali o da parte di condomini che aderiscono alle configurazioni di cui all'articolo 42-bis del Dl 162/19;
- che in caso di installazione, da parte di tali soggetti, di impianti fino a 200 kW, il superbonus del 110% si applica alla quota di spesa corrispondente alla potenza massima di 20 kW, mentre per l'eccedenza spetta la detrazione ordinaria prevista dall'articolo 16-bis del Tuir, nel limite massimo di spesa complessivo di 96mila euro riferito all'intero impianto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il quadro dei massimali

I tetti per la detrazione in caso di installazione dell'impianto fotovoltaico

FATTISPECIE	DETRAZIONE	MASSIMALE SPESA
ARTICOLO 16-BIS, COMMA 1, (LETTERA H), DEL TUIR		
Installazione di impianti basati sull'impiego delle fonti rinnovabili di energia (anche nell'ambito di un intervento di manutenzione straordinaria, ristrutturazione, restauro o risanamento conservativo)	50% IN 10 ANNI	96.000 euro per unità immobiliare (*)
ARTICOLO 119, COMMA 5, DEL DL 34/2020		
Installazione di impianti solari fotovoltaici connessi alla rete elettrica su edifici ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettere a), b), c) e d), del Dpr 412/1993 come intervento "trainato" (**) ma in assenza di ristrutturazione o altri interventi di cui all'articolo 3, comma 1, lettere d), e) e f) del Dpr 380/2001	110% IN 5 ANNI	48.000 euro per unità immobiliare e comunque nel limite di spesa di 2.400 euro per ogni kW di potenza nominale dell'impianto
ARTICOLO 119, COMMA 5, DEL DL 34/2020		
Installazione di impianti solari fotovoltaici connessi alla rete elettrica su edifici ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettere a), b), c) e d), del Dpr 412/1993 come intervento "trainato" (**) in presenza di ristrutturazione o altri interventi di cui di cui all'articolo 3, comma 1, lettere d), e) e f) del Dpr 380/2001	110% IN 5 ANNI	48.000 euro per unità immobiliare e comunque nel limite di spesa di 1.600 euro per ogni kW di potenza nominale dell'impianto (oltre a 96.000 euro per unità immobiliare in relazione all'intervento edilizio) (***)

(*) Sino al 31 dicembre 2020; (**) Eseguito congiuntamente ad uno degli interventi di cui ai commi 1 o 4 dell'articolo 119 del decreto Rilancio; (***) conclusione in attesa di conferma da parte dell'agenzia delle Entrate

SANITÀ

Treviso, nuovo ospedale operativo tra un anno

Sale operatorie pronte nell'aprile 2021, entro l'autunno potrà accogliere i primi pazienti

Il nuovo ospedale vedrà entrare i primi degenti entro un anno. Il maxi blocco high care, con le sale operatorie, la punta di diamante della cittadella sanitaria del futuro Ca' Foncello, verrà ultimato ad aprile 2021. E successivamente potrà accogliere i primi pazienti. Il governatore Luca Zaia ieri ha visitato il cantiere con il dg dell'Usl 2, Francesco Benazzi, il sindaco Mario Conte e Diego Carron. **PASSERINI / PAGINE 16 E 17**

La Cittadella della Salute apre nel 2021 Nuove sale operatorie pronte in aprile

leri Zaia in sopralluogo nel cantiere dell'ampliamento del Ca' Foncello: «Sarà il primo ospedale del futuro del Veneto»

«Meno posti letto? Si ma compensano robotica e tecnologia Ricoveri più brevi»

Il nuovo ospedale vedrà entrare i primi degenti entro un anno. Il maxi blocco high care, con le sale operatorie, la punta di diamante della cittadella sanitaria del futuro Ca' Foncello, verrà ultimato ad aprile 2021. E successivamente potrà accogliere i primi pazienti, in quello che il governatore Luca Zaia - ieri in visita al cantiere con il dg dell'Usl 2 Francesco Benazzi, il sindaco Mario Conte, Diego Carron dell'omonima impresa e i partner tecnici e finanziari dell'operazione - ha definito il primo "ospedale del futuro" del Veneto, modello del nuovo sistema regionale, con poli e centri meno analogici e più digitali.

"Policlinicizzato", per la forte impronta universitaria. «Meno posti letto, compensati dall'alta tecnologia «per degenze più brevi, in un'ottica di deospedalizzazione, di massime professionalità, di chirurgia robotica, di organizzazione moderna in una valenza universitaria, con almeno 8 reparti clinicizzati», ha detto Zaia, ricordando la scelta forte di avviare Medicina a Treviso.

Il più grande cantiere della storia recente della Marca (250 milioni) è arrivato al tetto del fatidico padiglione 29, cuore del futuro ospedale. E come da tradizione la Carron,

le altre imprese coinvolte e i promotori finanziari (Ospedale Grandi e Landlease) hanno celebrato il rito della frasca, la tradizionale "gansega" per l'ultimazione del grezzo.

Il cantiere del fiore all'occhiello della cittadella, l'edificio simbolo, è al 65%: Regione, Usl 2 e impresa vedono la fine - ma l'intero complesso sarà ultimato nel 2025 - recuperando un anno e mezzo sui ritardi dell'iter. E su questo piano il dg Benazzi ha accusato la giunta Manildo («variante urbanistica e revisione dei park hanno allungato i tempi») prima di ringraziare il governatore («merito suo, mi ha spronato quando ero pessimista e sconfortato»), Regione Veneto («decisivo inserire il cantiere tra quelli monitorati nella ripartenza, in pieno lockdown»), lo staff del "pugnace" ingegner Panizzo, vertici dell'Usl 2, e infine la Carron per l'accelerazione impressa ai lavori, suggerendo un monumento a Diego, a fine lavori.

Il sindaco Conte è pronto ad offrire una piazza. «Treviso cresce e si innova grazie agli investimenti della Regione, primo appunto l'ospedale», ha detto Conte, ringraziando poi Benazzi anche per la gestione dell'emergenza Covid.

E a proposito di virus, il governatore ha ricordato che l'imminente nuovo piano del-

la sanità pubblica farà sì che «anche nel caso di una recidiva del virus, la sanità del Veneto sarà preparatissima, più performante ancora rispetto al primo apparire del Covid». E ha anticipato che gli 825 posti letto di terapia intensiva in tutto il Veneto, nei 68 ospedali, potranno arrivare a mille. Dal governatore, plauso alle maestranze, ennesimo attacco alla burocrazia («ufficio complicazioni affari semplici»), che fa perdere «non meno di dieci anni».

Ma soprattutto un'accorata difesa degli standard del sistema sanitario veneto. «Altrove per un'ernia servono 4 giorni in ospedale, qui siamo a 4 ore e dimissioni rapide», ha detto, «Possiamo sfidare Usa, Inghilterra, Francia e Germania: non siamo perfetti ma chi arriva qui anche da quei Paesi direbbe "però, qui funzionano le cose". Dobbiamo essere orgogliosi di quanto abbiamo».

Nessun cenno, comunque, ai costi del project financing della cittadella sanitaria, per quanto molto minori di quelli dell'Angelo (Mestre) e del Santorso vicentino. —

ANDREA PASSERINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Da sinistra Diego Carron, il sindaco Mario Conte, il governatore Luca Zaia e il direttore generale dell'Usl Francesco Benazzi sul tetto del maxiblocco, cuore del futuro ospedale

DENTRO IL CANTIERE

La punta di diamante è il blocco da 6 piani Sale e apparati hi tech

Area donna e bambino e tre piani con le degenze. Le sinergie con le emergenze. Di fronte al nuovo eliporto 118 sorgerà il maxipolo tecnologico

Zaia, Conte e Benazzi hanno ieri visitato l'area a Sud dell'attuale Pronto soccorso, fino alla tangenziale e al nuovo eliporto del 118. Il cuore, l'edificio 29 con i suoi sei piani, sorge a fianco del Pronto soccorso, sulla destra dal piazzale del nuovo ingresso. Accoglierà le sale operatorie, le terapie intensive, le degenze chirurgiche, la diagnostica per immagini e la radioterapia, ma anche l'area parto e l'ostetricia.

Su 60 mila mq saranno creati 430 posti letto (338 posti letto in camere singole e doppie (di cui 66 posti letto di terapia intensiva, 26 culle di terapia intensiva neonatale e 2 posti letto di terapia intensiva pediatrica). Ingresso dal lato sud, con una grande piazza pedonale collegata a via Cittadella della Salute, in parte coperta. In dettaglio il primo livello A (14 mila mq) sarà il piano dei servizi di supporto e della

radioterapia (4 bunker, 3 acceleratori) e 1 cyberknife).

Al livello B (13.000 mq), il polo operatorio Iso 5: sono 9 sale standard, 1 preparatoria, 1 sala preparati per pazienti pediatrici, 1 sala per interventi di radioterapia intraoperatoria, 1 sala per operazioni con robot, 2 sale operatorie "ibride", integrate con angiografo e Tac per i più delicati interventi di cardiocirurgia e neurochirurgia. Altre 4 sale andranno agli interventi non programmati, in comunicazione con il Pronto soccorso. Ancora, la radiologia interventistica per cardiologia e neuro-radiologia, poi 4 sale con angiografi, area di terapia intensiva e sub intensiva, con 66 posti letto.

Al terzo livello (13.000 mq) ingresso principale, spazi di accoglienza, orientamento e bar. E ancora l'area diagnostica per immagini aperta agli utenti esterni l'ostetricia, l'area parto e la neonatologia: 5 sale di radiologia digitale, 1 sala per densitometria ossea, 4 sale per ecografia, 4 Tac e 4 Rm, e ancora Medicina nuclea-

re con 2 sale Ct-Pet- e 2 di Spect-Act. Infine, la cosiddetta "area della donna e del bambino", con il collegamento fra area parto, ostetricia e pediatria: 50 posti letto per ostetricia e ginecologia, gruppo parto con 10 stanze di travaglio-parto e 2 sale per parti cesarei, terapia intensiva neonatale e pediatrica con 28 culle per terapia intensiva e sub intensiva e 2 posti letto di terapia intensiva pediatrica.

Agli ultimi tre livelli (20 mila mq in tutto) le degenze. Su ogni piano 4 moduli da 24 posti letto ciascuno.

Più vicino alla tangenziale di fronte al nuovo eliporto del 118, l'edificio 30, anch'esso visionato ieri da Zaia, Benazzi e Conte. Sarà il grande polo tecnologico e logistico, con la centrale da 3 mila mq, magazzini e aree di interscambio. E percorsi carrabili per le merci diretti a tutti gli edifici della futura cittadella. Infine, i park tra i due edifici: 700 posti, per dipendenti e utenti. —

A.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2020/21: IL CUORE

A novembre verrà finito il padiglione 29, l'area high care. Nel 2021 l'edificio 30, il polo tecnologico, vicino all'eliporto del Suem 118, con i 700 stalli del park.



2021/22: IL PS

Terminati i lavori al padiglione 29 e al padiglione 30, nonché ai parcheggi, il cantiere proseguirà con il maquillage all'area del Pronto soccorso.



2025: LA FINE

Fra cinque anni si dovrebbe vedere la parola fine alla cittadella, ultimata in tutte le sue componenti. Quindici anni dopo il varo ufficiale dell'operazione.





L'edificio 29, l'area high care con le sale operatorie



Lavori sul piano F, l'ultimo dei sei livelli



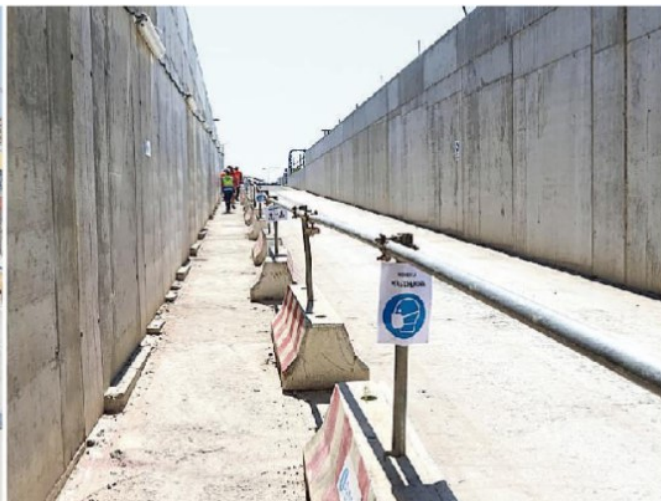
Il governatore Zaia in sopralluogo al livello F



Lo scorcio verso via Santa Maria del Passo



Lo scorcio verso la zona della Chiesa Votiva



La strada fra l'area high care e il centro tecnologico

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

CONSIGLIO COMUNALE

«Meglio l'A27 liberalizzata che fare il Terraglio Est» Il Pd striglia la giunta Conte

«La liberalizzazione dell'A27 è la strada per fermare la realizzazione del Terraglio Est».

Teri al Salone dei 300 i consiglieri di opposizione lo hanno detto a chiare lettere al sindaco Mario Conte, chiamandolo a riconsiderare la sua posizione sull'opera che taglierà in due Sant'Antonino. «Mancano ancora le risposte ad alcune criticità del progetto», sono le parole di Roberto Grigoletto (Pd), «come la congestione del sottopasso di via Venier; le opinabili conclusioni della Relazione Trasportistica riguardo all'impatto sulla zona dell'ospedale e di accesso al centro; e le contraddizioni che emergono dalla stessa Relazione. Mancano uno studio sull'inquinamento atmosferico e uno su quello acustico».

Il consigliere del Pd sottolinea anche la presenza di alcune discariche di rifiuti solidi urbani tra via della industrie a Casier e via sant'Antonino. Insomma proprio dove passerà la nuova strada, e allora, se verrà confermato, potrebbero servire altri soldi per la bonifica. «Il sindaco Manildo ebbe incontri nel 2013 e nel 2018 per la liberalizzazione dell'A27; una trattativa era in corso e nessuna missiva con cui Autostrade chiudesse la porta è mai stata recapitata a Ca' Sugana. Si stavano quantificando i costi dell'operazione», ha aggiunto Grigoletto. Anche Stefano Pelloni, capogruppo del Pd, ha voluto pungero il sindaco Conte sulla liberalizzazione, «sono contento che il suo capo (Zaia) abbia cambiato idea e abbia autorizzato lei a cambiarla. Ora provi ad ottenerla con i sinda-

ci della cintura urbana».

Terraglio Est che si accompagna inevitabilmente alle critiche sulla gestione urbanistica della città, dopo che ancora una volta l'Ispra ha sottolineato come Treviso sia una delle città con il maggiore consumo di suolo. «Il Terraglio Est da solo consuma 2,5 ettari. Si smetta di parlare di cemento intelligente o responsabile. È offensivo», è la chiosa di Domenico Losappio (Gruppo Misto). Ma le osservazioni dei consiglieri non hanno trovato una sponda nella maggioranza, «ora spetta al governo liberalizzare la A27», sostiene Riccardo Barbisan (Lega). «In ogni caso il Terraglio Est non si farà quest'anno e nemmeno il prossimo. Siccome non mi fido di questo governo, proseguirò intanto con l'iter progettuale di un'opera che, ribadisco, sostengo fortemente».

Ai 300 ha tenuto banco poi il tema dell'università tra l'arrivo del nuovo corso di Medicina all'ospedale e le difficoltà nel trovare nuovi spazi necessari a Ca' Foscari. «Viene speso 1,5 milioni», dice Antonella Tocchetto (Pd), «per un corso di laurea di 60 studenti. Mentre non vediamo risposte da parte del sindaco a Ca' Foscari che di studenti ne ha 1.600 e vorrebbe portarli a 2.500. Di certo non basta lo spazietto ricavato a Palazzo Moretti. Anche Lingue ora se ne vuole andare. Una città che sta morendo, con i negozi che chiudono, ha l'occasione per un grande polo universitario, ma non vediamo un progetto». —

F.C.



Domenico Losappio

