

## Rassegna del 05/08/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

05/08/2020	Riformista	11	Cantieri a settembre o l'Italia implode	Bianchi Edoardo	1
<b>SCENARIO</b>					
05/08/2020	Arena	30	Ciclopeditone, finita l'eterna attesa	Martini Zeno	3
05/08/2020	Arena	33	A22 gratuita per i pendolari della Sanità	Musuraca Gerardo	6
05/08/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Aperta la rotatoria sulla regionale 11, inizia la rivoluzione viaria tra Pedemontana e A4	Collicelli Gian_Maria	8
05/08/2020	Corriere delle Alpi	21	Asfalti da rifare in centro e nelle frazioni approvato il piano da mezzo milione	Scottini Raffaele	10
05/08/2020	Gazzettino	10	Aspi, Atlantia chiude con Cdp: troppi paletti, via alla scissione	Dimito Rosario	12
05/08/2020	Gazzettino Padova	15	Autostrada, a rilento il nuovo casello	Bovo Camilla	14
05/08/2020	Gazzettino Padova	18	Incrocio pericoloso, via libera alla rotatoria sulla vecchia strada del Santo	Marin Luca	16
05/08/2020	Giornale di Vicenza	32	Pedemontana L'apertura delle complanari "libera" Alte - Spv, l'apertura delle complanari libera Alte	Fadda Antonella	17
05/08/2020	Mattino Padova	25	L'idrovia costa 512 milioni «l'iter rapido come a Genova»	C.MAL.	19
05/08/2020	Mattino Padova	26	Il futuro del Seminario «Non diventi un'altra colata di cemento»	Biasetto Gianni	20
05/08/2020	Mattino Padova	27	Villa Rigoni Savioli in vendita al prezzo di 7 milioni di euro	Franchin Federico	22
05/08/2020	Mattino Padova	27	Chi acquista il Sollievo godrà del cambio d'uso dell'hotel Montecarlo	F.FR.	24
05/08/2020	Nuova Venezia	19	Venerdi il test del Mose Navigazione ferma per alzare le paratoie	R.D.R	25
05/08/2020	Nuova Venezia	30	Conclusa la pista ciclopeditone «Residenti e turisti più sicuri»	F.Ma	26
05/08/2020	Nuova Venezia	29	Nuovo piano regolatore approvato dopo 40 anni	G.Mo	27
05/08/2020	Nuova Venezia	26	Nubifragio su Oriago venti strade allagate caduti alberi e rami - Nubifragio su Oriago una ventina di strade e garage allagati L'ira dei residenti	Abbadir Alessandro	28
05/08/2020	Nuova Venezia	26	Via Monte Cantone, 30 anni di petizioni «Qui c'è stata troppa cementificazione basta una pioggia intensa e si va in tilt»	A.Ab	30
05/08/2020	Nuova Venezia	24	Così si è trasformata la città Giacomelli racconta i cantieri del Novecento	Chiarin Mitia	31
05/08/2020	Nuova Venezia	22	Polo della Regione Dall'ex Carive alla torre della Tim Le due sedi in gara	Chiarin Mitia	34
05/08/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	3	De Michel! "apre" ai treni riempiti al 100%	...	36
05/08/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	8	Atlantia, la contromossa è spacchettare autostrade - La contromossa dei Benetton Spacchettare Aspi e quote sul mercato	Baroni Paolo	37
05/08/2020	Sole 24 Ore	3	Fraccaro rilancia sul 110% «Allungarlo due anni»	Mobili Marco	39
05/08/2020	Tribuna-Treviso	23	«Super ecobonus Scadenza da prorogare oltre il 31 dicembre»	...	40
05/08/2020	Tribuna-Treviso	28	Lavori da due milioni per rifare la rete idrica	Rasera Adriana	41
05/08/2020	Voce di Rovigo	22	Apri il nuovo svincolo mistero sul vecchio ponte	L.I.	42

**LA POSIZIONE DELL'ANCE**

# Cantieri a settembre o l'Italia implode

## La ripresa dei lavori pubblici è decisiva

**→ Da marzo il settore dei lavori pubblici attendeva il provvedimento che avrebbe fatto ripartire il settore, siamo arrivati all'estate per la conversione del DL Semplificazioni, passando attraverso una corsa ad ostacoli per prender tempo**

### Urgenze

**Le varie liste di opere strategiche di rilevanza nazionale contenute nel Piano Italia Veloce non hanno nella stragrande maggioranza dei casi alcuna possibilità di essere cantierate in tempi ragionevoli**

**Edoardo Bianchi**

La ripresa del comparto dei lavori pubblici potrà avvenire esclusivamente a condizione di un perfetto allineamento tra due principi quali le "regole" e le "risorse".

Nei giorni scorsi abbiamo registrato la chiusura con l'Europa per l'utilizzo di risorse extra nazionali ed ha visto la luce il DL Semplificazioni. Partiamo da queste ultime novità per comprendere cosa ci riserverà il futuro prossimo.

È necessario condividere una premessa per apprezzare la irripetibile occasione offerta dal *post covid*: la storia insegna che dalle disgrazie più nefaste scaturiscono opportunità di rinascita insospettabili.

Il *post covid* comporta l'azzerramento di diversi cantatori che da tempo presentavano tratti di criticità rilevante quali il rapporto debito/pil, il deficit ed il patto di stabilità.

Oggi, senza dover assistere allo sterile balletto delle responsabilità del precedente governo, sarà possibile, tutti assieme, ripartire da zero con il supporto di una Europa di cui è

innegabile sottolineare il ruolo propositivo e costruttivo.

Le risorse interne con il prossimo assestamento di bilancio di circa 25 miliardi, porteranno il contatore da inizio crisi ad un totale di circa 100 miliardi; non è ipotizzabile prefigurare un ulteriore tiraggio in debito. Le risorse europee a noi destinate con il Recovery saranno circa 209 miliardi, di cui 82 a fondo perduto e 127 come prestiti.

Queste risorse debbono essere impegnate entro il 2023, impiegate entro il 2026 con il 70% da spendere nei prossimi 2 anni.

La restituzione dei prestiti ricevuti avverrà solo dopo il 2026.

Il sostegno erogato attraverso i prestiti è legato a tappe ed obiettivi intermedi e la "conseguenzialità" subordina l'utilizzo della quota parte a prestito solo dopo aver speso le risorse a fondo perduto.

È prevista una anticipazione pari al 10% che porterebbe risorse disponibili a brevissimo per circa 20 miliardi; possono essere computate nel conteggio dei finanziamenti europei anche le spese (già) effettuate da febbraio 2020 purché coerenti con la strategia di fondo del Recovery.

Dobbiamo predisporre al più tardi entro ottobre un piano attuativo perché sia presentato in Europa ed in quella occasione si individueranno definitivamente le risorse per ogni singola nazione.

Potrebbero esserci anche le risorse contemplate nel Mes che, se attivate, configurerebbero una ulteriore disponibilità di circa 36 miliardi.

Mentre il Recovery potrà partire solo dopo che i programmi nazionali avranno superato l'esame dell'Europa, il Mes invece ha solo un vincolo di utilizzo per spese "sanitarie dirette ed indirette" e la sua

entrata a regime può essere attivata nel volgere di poche settimane.

L'utilizzo del Mes e del Sure potrebbero contribuire ad abbattere il tendenziale che vedrebbe a fine anno il deficit schizzare oltre il 12% ed il debito oltre il 160%.

È necessario individuare chi abbia politicamente la regia nella attribuzione delle varie risorse ai vari programmi: c'è bisogno di decisioni rapide e concrete.

Atteso che le risorse europee arriveranno nel secondo semestre 2021 è necessario comprendere quali cantieri attivare nell'immediato e farci trovare pronti.

Nel passato abbiamo non solo privilegiato la spesa corrente invece di quella per investimenti, ma addirittura abbiamo speso solo parzialmente le risorse messe a disposizione dalla Europa (abbiamo speso solo 5 miliardi rispetto ai 54 stanziati dal Fondo Coesione e Sviluppo).

L'Europa ci giudicherà su atti concreti non certo su fantasmagorici libri dei sogni completamente distaccati dalla realtà di tutti i giorni, servono progetti da mandare in gara, questa è la priorità.

Le varie liste di opere strategiche di rilevanza nazionale contenute nel Piano Italia Veloce non hanno nella stragrande maggioranza alcuna possibilità di essere cantierate a breve.



Ad eccezione di poche, la maggior parte sono opere di cui si parla da anni con situazioni amministrative incancrenite e livelli progettuali che definire iniziali è segno di ottimismo.

Per le opere complesse servono passaggi al Cipe, nella Conferenza Stato Regioni, per tacere di condivisioni per il quadro "fonti/impieghi" con il Mef; senza tutto questo non è serio ipotizzare alcuna possibilità di aprire cantieri nei prossimi 18/24 mesi.

E' possibile invece aprire immediatamente cantieri per quelle opere relative alla messa in sicurezza del territorio e del patrimonio esistente.

Sono prevalentemente opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che per le loro caratteristiche hanno un livello di progettazione definibile con maggiore facilità ed i cui importi lavori garantirebbero una ricaduta capillare sui territori.

ANCE ripropone il "Piano Italia" che metterebbe a disposizione di Comuni e Province circa 39 miliardi attraverso l'intervento di Cdp e Bei che anticiperebbero gli importi già previsti nei prossimi 15 anni, e frammentati in 11 program-

mi di spesa, nelle ultime 3 leggi di bilancio.

Ipotizzando un *service fee* di 5 miliardi i Comuni e le Province potrebbero avere la disponibilità di circa 34 miliardi di risorse con cui bandire gare sin da subito.

Il ruolo istituzionale di Cdp risulta decisivo in questo momento.

Proprio la assenza di progetti rappresenta il più forte ostacolo al possibile atterraggio di risorse ed è per questo motivo che le attuali previsioni del Dl Semplificazioni non ci convincono.

Nonostante la presenza di diversi aspetti positivi, alcuni epocali, che connotano questo ultimo Dl è incontrovertibile che la lettura combinata degli articoli 2 e 9 fa emergere una rischiosa deregulation piuttosto che una vera e propria semplificazione.

Per tutte le opere sopra soglia avere, di fatto, come unica procedura di gara quella della "negoziata senza bando con invito a 5 operatori" è una scelta inadeguata e pericolosa soprattutto per la assenza di pubblicità ex ante.

Nelle varie analisi vi è la unanime condivisione che i maggiori problemi si registrano nella fase a monte delle gare in occasione

del rilascio delle varie autorizzazioni; qui si annidano i famigerati tempi di attraversamento che impediscono di fatto, con un perenne gioco dell'oca, qualsiasi programmazione.

Li si doveva risolutamente intervenire. Non costituendo la individuazione dello aggiudicatario il problema principale non comprendiamo la attenzione rivolta a questa fase con provvedimenti di dubbia trasparenza.

Perché la stessa risolutezza non la si è adottata per intervenire nelle piaghe della fase autorizzativa senza creare alcun *vulnus* alla concorrenza?

Da marzo il settore dei lavori pubblici attendeva il provvedimento che avrebbe fatto ripartire il settore, siamo arrivati in piena estate per la conversione del Semplificazioni essendo passati attraverso una corsa ad ostacoli finalizzata solo ad acquistare tempo.

Adoperiamoci perché a settembre ci siano i cantieri perché non solo il settore edile ma tutto il Paese è sull'orlo della implosione.

Ora basta slogan.

*\*Vice Presidente Ance  
alle opere pubbliche*



In foto  
**Il cantiere del nuovo ponte di Genova**

**CALDIERO.** Ci sono voluti vent'anni per avere il collegamento lungo la Regionale 11 con Caldierino ma finalmente l'amministrazione l'ha appaltata e presto ci sarà

# Ciclopedonale, finita l'eterna attesa

Collegherà quartieri e paese con la frazione, sarà sicura illuminata e porterà altri vantaggi come la fermata del bus rialzata

**Zeno Martini**

Ci sono voluti più di vent'anni, ma il sogno sta per realizzarsi. È stato affidato all'impresa Mainente Costruzioni di San Giovanni Ilarione, l'appalto per la costruzione della pista ciclopedonale tra Caldiero e Caldierino. Sono già stati disposti i picchetti sul tracciato, lungo circa mezzo chilometro, e il cantiere aprirà a settembre, appena concluso il periodo delle ferie per gli operai dell'impresa.

La pista ciclopedonale partirà dal quartiere Sant'Antonio, all'altezza della «Posta Vecia», e percorrerà il lato sud della strada regionale 11, fino all'ingresso della zona industriale ed artigianale di Caldiero (Ziac). All'inizio, le ruspe sbancheranno il terreno per preparare il sedime, sul quale verranno posate le gabbie in ferro con sassi e ghiaia per il sottofondo sul quale poi verrà creata la corsia in asfalto che sarà illuminata da un nuovo impianto, con punti luce a led. Lungo la nuova corsia ciclopedonale verranno montati i parapetti e sarà realizzato un cordolo di separazione verde dalla carreggiata della regionale 11, con arbusti a basso fusto, come prescritto da Veneto Strade. La Snam ha già installato la protezione per mettere in sicurezza il condotto del gas metano che passa in fregio alla regionale 11 e che ali-

menta la rete principale di distribuzione del gas naturale nella Val d'Illasi.

L'appalto, che è stato assegnato con un ribasso del 21,86 per cento sul prezzo a base d'asta di 390 mila euro, prevede anche la messa in sicurezza ed illuminazione della fermata dell'autobus di linea lungo la regionale 11, ora assai pericoloso. La discesa e la salita dai pullman avverrà per gli utenti, dunque, su una piattaforma rialzata e protetta, nonché illuminata.

L'impresa Mainente avrà 120 giorni per consegnare conclusa l'infrastruttura per la mobilità alternativa. Il costo complessivo dell'intervento, comprensivo di spese tecniche, ha raggiunto i 530 mila euro. Il Comune ha potuto beneficiare di 120 mila euro di contributo dalla Regione per sostenere l'onere, coperto con fondi propri per un importo di 410 mila euro.

«Dopo anni di promesse, stavolta i caldieresi vedranno che la pista ciclopedonale non sarà fatta solo di parole», annuncia con soddisfazione il sindaco Marcello Lovato, «la mia amministrazione, che se ne sta occupando dal 2018, porterà a termine un'opera che sembrava diventata una chimera».

«La conclusione dell'iter progettuale, le procedure per gli espropri e la gara d'appalto», rivela il vicesindaco Francesco Fasoli, «sono state portate a termine in pieno lock-

down. Per questo va dato merito al lavoro svolto dalla Consulta comunale per la viabilità, dal progettista, ingegner Francesco Seneci, dal responsabile del settore Edilizia pubblica dell'Ufficio tecnico comunale, ingegner Giuliano Zandonà, e da tutto il settore».

«Per mettere in sicurezza pedoni e ciclisti che passeranno dal quartiere residenziale Sant'Antonio per immettersi nella pista ciclopedonale», avverte Fasoli, «verrà creata, l'anno prossimo, una cosiddetta zona 30, ovvero una strada carrabile con il limite massimo di 30 chilometri orari. Una volta conclusa questa ciclopedonale, anziani e bambini, soprattutto dei quartieri residenziali Gardenia, Bambare e Sant'Antonio, ma anche dal capoluogo e dalla Stra', potranno recarsi a Caldierino in sicurezza, così come chi lo desidera, dalla frazione, la prossima stagione estiva potrà andare alla Terme in bici. Insomma, finirà l'isolamento della frazione dal punto di vista pedonale e ciclabile».

«Tra l'ufficio tecnico comunale e l'impresa appaltatrice è stato definito un cronoprogramma dei lavori», sottolinea in ultima analisi la consigliere comunale Elisa Bonamini, «per non intralciare con il cantiere le aziende agricole della zona che da settembre inizieranno la vendemmia». ●



## La storia

# Dalla pista lungo i binari fino ad un percorso tra i campi: i piani bocciati



Una ciclopedonale nella nostra provincia

È una storia lunga oltre un ventennio, quella relativa alla pista ciclopedonale tra il capoluogo e la frazione di Caldierino. La prima ipotesi che venne formulata dagli amministratori, tra la fine degli anni Novanta e l'inizio degli anni Duemila, fu quella di costruirla in fregio a via Spezeria, intubando uno dei fossi che la costeggiano. Soluzione che venne bocciata per i costi troppo esosi.

Una seconda ipotesi per la sua realizzazione fu quella di costruire la ciclopista lungo la massicciata della ferrovia Milano - Venezia, possibilità poi esclusa per l'alto rischio relativo alla sicurezza di pedoni e ciclisti che sarebbero passati

accanto ai binari del treno.

La terza soluzione trovata fu quella di farla passare al centro del quartiere Sant'Antonio per raggiungere la zona industriale di Caldierino, tagliando in mezzo alla campagna, lontano dalla Regionale 11: ipotesi esclusa per evitare di separare con una infrastruttura viaria i fondi coltivati.

Quella percorsa dall'amministrazione Lovato è dunque la quarta ipotesi, quella che prevede di realizzare la ciclopista lungo la Regionale 11, soluzione tecnica ed ambientale preferita anche per mettere in sicurezza la fermata dell'autobus, senza invadere i campi coltivati, né dover costringere i proprietari ad abbattere filari di viti. **Z.M.**



Il tratto di regionale 11 dove verrà ricavata la nuova ciclopedonale FOTO PECORA

# A22 gratuita per i pendolari della Sanità

**Ambrosi: «Molti veronesi hanno messo a repentaglio la loro vita per curare i malati trentini di Covid-19. Questo è un segno di gratitudine»**

**Gerardo Musuraca**

«I pendolari della sanità viaggeranno gratis sull'Autobrennero fino a fine anno tra i due caselli utilizzati per andare e ritornare dal lavoro».

Ad annunciarlo, al Grand hotel Trento del capoluogo della Provincia autonoma, è stato il consigliere provinciale Alessia Ambrosi.

Ambrosi è una veronese doc, essendo nata e cresciuta in Valpolicella, anche se attualmente risiede in Trentino, e tutt'ora trascorre vari mesi dell'anno nella sua casa di Calmasino, sopra Bardolino. La giovane politica è stata eletta nelle fila della Lega Nord del Trentino oltre un anno e mezzo fa quando alle elezioni aveva trionfato un altro veronese di origine, Maurizio Fugatti, nato a Bussolengo e residente ad Avio, subito dopo Affi.

«In questi mesi», ha spiegato la Ambrosi, che ha ancora madre e sorella che abitano in pianta stabile nel territorio scaligero, «i medici, gli infermieri, gli operatori socio-sanitari, ma anche i medici di medicina generale, le guardie mediche, i sanitari delle Rsa e tutti coloro che operano nella sanità hanno messo a repentaglio la loro vita per curare i pazienti trentini, a centinaia, che si sono ammalati di Covid-19».

«Partendo da questo presupposto e premesso che molti di questi sanitari sono anche veronesi come me», sottolinea la consigliera, «anche se lavorano in Trentino negli ospedali, negli ambulatori e nei distretti, ho pensato di proporre al presidente Fugatti e all'Autobrennero l'estensione della gratuità dell'autostrada per altri sei mesi a tutti loro».

La A22, infatti, aveva instaurato dai primi di aprile la possibilità per i pendolari della sanità che usano l'autostrada per andare al lavoro, di chie-

dere l'esenzione dal pedaggio per il casello di entrata e di uscita compresi nel tragitto per andare e rientrare dal lavoro.

Un'iniziativa di livello nazionale, gestita da Aiscat e da Autobrennero, che ora la consigliera ha deciso di declinare in chiave provinciale facendo in modo che, ad usufruirne, sia qualunque pendolare della sanità che usa la A22.

«Il mio suggerimento è divenuta una mozione che ho proposto ed è stata infatti firmata da tutti i capogruppo delle varie forze politiche presenti in consiglio provinciale a Trento», ha proseguito, «perché i sanitari si sono spesi per la salute di tutti, non per quella di una parte politica. È un piccolo gesto, ma è un segno tangibile di riconoscimento e di gratitudine che spero, e come consiglio speriamo tutti noi, possa essere gradito a chi non si è risparmiato per noi. I costi dell'iniziativa saranno a carico della Provincia di Trento visto che, dai primi di aprile al 31 luglio, degli stessi si era fatta finora carico l'Autobrennero, che voglio pubblicamente ringraziare».

Alla presentazione dell'iniziativa ha preso parte anche l'amministratore delegato di Autobrennero, Diego Cattoni, che ha spiegato le modalità con le quali i pedaggi, ai portatori di Telepass pendolari della sanità, non verranno conteggiati.

A breve sul sito della Autobrennero saranno disponibili i moduli da compilare e inviare e l'esenzione sarà valida dal primo agosto al 31 dicembre 2020.

Sono svariate decine i sanitari veronesi che, ogni giorno, usano l'autostrada per andare in Trentino, e sono molti di più i trentini che usano la stessa arteria per andare a lavorare nelle strutture sanitarie della loro Provincia Autonoma. ●





L'Autobrennero: utilizzarla fino a fine anno non costerà a chi opera nel settore sanitario



La consigliera Ambrosi con Diego Cattoni, ad dell'Autobrennero

# Aperta la rotatoria sulla regionale 11, inizia la rivoluzione viaria tra Pedemontana e A4

## Nel 2023 sarà pronto il nuovo casello, il sindaco: senza quello sarà il caos

**Montecchio Maggiore**di **Gian Maria Collicelli**

**MONTECCHIO MAGGIORE** Non è la soluzione definitiva ai (molti) nodi viabilistici dell'area attorno a Montecchio, ma è «un tassello importante». Con queste parole ieri il sindaco Gianfranco Trapula ha inaugurato l'apertura della grande rotatoria sulla strada regionale 11, che assieme alle rampe di accesso alle complanari della futura superstrada Pedemontana consente ad auto e mezzi pesanti di potersi connettere in modo diretto con l'area industriale del territorio castellano. Fino ai giorni scorsi, infatti, i mezzi provenienti da Vicenza o da Verona dovevano percorrere la tangenziale in direzione Recoaro per congiungersi con l'area industriale a causa dei lavori per la realizzazione della superstrada, che inizia a Montecchio, creando un vero e

proprio snodo viario. Ora si potrà invece imboccare la rotatoria e le rampe di 300 metri realizzate dal consorzio Sis nell'ambito dei lavori della Pedemontana e aperte al traffico da ieri. «Quello di oggi è un importante tassello nella rivoluzione viabilistica legata alla superstrada – dichiara Trapula – perché consentirà un vantaggio in termini economici e di tempo».

Ma, appunto, la «rivoluzione viabilistica» riguarda anche altri interventi, in primo luogo l'apertura del nuovo casello di Montecchio dell'autostrada A4. L'opera ha subito ritardi a causa della necessità di mettere d'accordo tutti gli attori coinvolti, che oltre alla società autostradale toccano anche Rfi (Rete ferroviaria italiana), visto che il nuovo casello spostato in direzione ovest verso Montebello richiede infrastrutture a scavalco del futuro tracciato del Tav (Treno ad alta velocità), oltre che il collegamento con la Pedemontana. Il nodo principale riguarda i tempi: «Il nuovo casello sarà pronto per la metà del 2023 – dichiara il primo cittadino – con uno sfasamento di un anno e mezzo rispetto all'apertura prevista

del tracciato completo della Pedemontana, compreso il tunnel di Malo, che dovrebbe essere inaugurato l'anno precedente». Senza il casello nuovo, quando tutta la futura arteria stradale che da Montecchio corre verso il Trevigiano sarà aperta al traffico, le auto e i mezzi che dall'autostrada vorranno imboccare la Pedemontana dovranno uscire all'attuale casello di Montecchio e percorrere le strade urbane fino alla superstrada. «Sarà una situazione insostenibile – afferma Trapula – e per quello contiamo di ridurre al minimo il periodo di sfasamento tra le due opere».

E i dati sul traffico sono la spada di Damocle che pende sul territorio: se ad oggi sono 40 mila i veicoli che ogni giorno percorrono le arterie della zona ovest del Vicentino, con la Pedemontana a regime la Regione, in uno studio realizzato di recente, ha delineato uno scenario di incremento del traffico sullo snodo di Montecchio. «Per come la vedo io – chiosa il sindaco – sarà necessario rifare anche la rotatoria di fronte all'attuale casello dell'autostrada, perché così come disegnata non reggerà aumenti di traffico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'opera



● Inaugurata ieri la rotonda sulla regionale 11, che, assieme alle rampe (di 300 metri realizzate dal consorzio Sis) di accesso alle complanari della futura superstrada Pedemontana, consente ad auto e mezzi pesanti di connettersi in modo diretto con l'area industriale di Montecchio



**Verso la zona industriale**  
Taglio del nastro e inaugurazione ufficiale per la rotonda a Montecchio Maggiore lungo la strada regionale 11 (Parisotto)

LAVORI PUBBLICI

# Asfalti da rifare in centro e nelle frazioni approvato il piano da mezzo milione

Il Comune ha pianificato una serie di interventi corposi. Verrà rifatto quasi integralmente anche il viale di Cart

**Le zone interessate sono state individuate grazie alle segnalazioni dei residenti**

**Raffaele Scottini** / FELTRE

Sono stati stanziati 500 mila euro per rimettere a nuovo una serie di strade, sia lungo arterie di grande percorrenza, sia al servizio delle frazioni che richiedono una manutenzione profonda.

La giunta comunale ha approvato un nuovo pacchetto di asfaltature da completare prima del periodo invernale, a beneficio dei residenti e di tutti quegli automobilisti che da tempo sollecitano il Comune a sistemare buche e avvallamenti.

Nello specifico, saranno interessate via Vigne basse e via La Chiusa ad Anzù; via Castaldi in centro a Feltre; via Panoramica insieme a via Trafego, via Belluno e via Col Pilon sulla direttrice in uscita da Feltre verso Belluno; via Calcin e via Lipoj in zona Casonetto.

E ancora: via Boscariz; viale Farra e alcune strade lì attorno (via Stella Maris, via Rio, via Segusini, via Cabotto); vicolo Uniera; il viale di Cart; via Lavaret e il piazzale dei magazzini comunali.

Si tratta di interventi corposi, non semplici rappezzi di tratti di strada.

È il caso ad esempio di viale Farra, dove l'asfalto verrà completamente rifatto dalla rotatoria delle caserme fino ad arrivare alla chiesa, ma anche del viale di Cart, coinvolto quasi integralmente nel restyling della pavimentazione stradale.

La filosofia è di effettuare una serie massiccia di asfaltature, per mettere a posto queste strade una volta per tutte.

«Andiamo a sanare alcune criticità della viabilità comunale», sottolinea l'assessore

ai lavori pubblici Adis Zatta.

Quanto alla tempistica dei lavori, «saranno realizzati nei prossimi mesi».

Il progetto prevede una serie di interventi di riqualificazione della viabilità che si sono resi necessari lungo tratti di strada particolarmente degradati a seguito del rifacimento delle infrastrutture o degli allacci di utenze, dell'usura dovuta alla notevole mole di traffico leggero e pesante che vi transita e degli effetti causati dagli agenti atmosferici.

A incidere è soprattutto l'effetto del rigore delle stagioni invernali e del successivo disgelo, che provoca crepe e buche.

Le asfaltature sono state individuate sulla base dell'elenco delle priorità stilato dai tecnici comunali, partendo dalle segnalazioni effettuate dai cittadini che sono arrivate anche in occasione degli incontri frazionali con l'amministrazione. Sulle vie interessate verrà dunque steso un nuovo manto di bitume sopra quello esistente.

In alcuni casi è prevista anche la realizzazione delle sottostutture degli impianti di illuminazione pubblica. Questo è il secondo lotto di asfaltature, che si aggiunge al progetto da 200 mila euro approvato a giugno, per dare delle risposte attese dalla cittadinanza per quanto riguarda le vie del centro, delle frazioni e le direttrici di collegamento più trafficate.

L'amministrazione guidata dal sindaco Paolo Perenzin sottolinea come «una volta superata la fase più acuta dell'emergenza sanitaria, la nostra attività prosegue a pieno regime lungo il duplice binario delle manutenzioni stradali (come in questo caso) e dei molti cantieri importanti già attivi in città». —

© RIPRODUZIONE PROIBITA





Lavori in corso in questi giorni alla pavimentazione e al verde di viale Pedavena

# La trattativa

## Aspi, Atlantia chiude con Cdp: troppi paletti, via alla scissione

► A sorpresa il cda della holding prende atto ► Convocato un board per il 3 settembre che «delle incertezze delle modalità di accordo» dovrà separare Autostrade a favore dei soci

**LA SEMESTRALE CHIUSA IN PERDITA DI 772 MILIONI A CAUSA DI ALTRI 700 MILIONI DI ACCANTONAMENTI PER LA TRANSAZIONE**

### CONTENZIOSI

ROMA Per rompere lo stallo del negoziato con Cdp, Atlantia spariglia e avvia un processo competitivo per la vendita dell'intero 88% detenuto in Autostrade o, in alternativa, la scissione proporzionale della controllata, da quotare in Borsa, a favore dei propri azionisti. E' una nuova puntata della lunga e complicata vicenda che da due anni coinvolge il gruppo controllato dai Benetton, finito nel mirino per le responsabilità avute in occasione del crollo del Ponte di Genova alla vigilia di ferragosto 2018. Ed è la conseguenza dello stop and go degli ultimi giorni di trattative caratterizzate da malintesi e appuntamenti rinviati senza apparente motivo. Ieri sera, dopo il lungo cda di Atlantia che, oltre all'approvazione della semestrale (chiusa in rosso), ha avviato il nuovo percorso in coerenza con l'accordo siglato il 14 luglio col governo che sembra contemplasse la cessione tout court della quota, Fabio Cerchiai e Carlo Bertazzo - rispettivamente presidente e ad della holding - hanno incontrato Fabrizio Palermo presso la sede di Cdp per notificare la nuova situazione alla quale la holding sarebbe pervenuta «per le incomprensioni e i reciproci cambiamenti di fronte degli ultimi giorni». I due manager si sarebbero indispettiti nel week end quando da Cdp sarebbero pervenute tre richieste giu-

dicate irricevibili.

### L'IRRITAZIONE DI VIA GOITO

La prima: una manleva sulla manutenzione della rete autostradale per evitare imprevedibili oneri ai nuovi azionisti con la definizione di una responsabilità in solido. La seconda: i soldi versati da Cdp in aumento di capitale avrebbero dovuto essere destinati in via prioritaria alla riduzione del debito verso la stessa Cdp. La terza: l'abbandono della partita da parte di Cdp senza penali in qualunque momento se non fosse stato ceduto il 22% a investitori graditi. Inoltre fra le parti sarebbero sorte divergenze sul prezzo dell'Ipo mentre sempre ai fini di definire un valore adeguato, Atlantia avrebbe voluto cedere il 22% attraverso asta competitiva e non tramite Ipo. Adesso tramite un advisor indipendente il gruppo aprirà un'asta internazionale alle quali potrà partecipare Cdp ma anche altri, a cominciare da F2i - partecipata da fondazioni e casse di previdenza - che tra qualche giorno ha un cda in cui potrebbe fare valutazioni. Per procedere con la scissione, Atlantia riunirà un cda straordinario il 3 settembre.

Da Cdp trapela irritazione per l'atteggiamento «dilatatorio e contraddittorio» fra la prima lettera del 14 luglio con il percorso dell'aumento di capitale riservato (33%) e quella di ieri in cui si parla di asta internazionale aperta a Cdp.

Nonostante le interlocuzioni con il governo volte alla definizione di un «procedimento di grave inadempimento» di Aspi, «permangono talune significative incertezze principalmente riconducibili ai contenuti, modalità e tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi», si legge

nella nota diffusa da Atlantia. «Permangono i rischi di liquidità e finanziari di Autostrade per l'Italia e di Atlantia stessa, conseguenti anche agli impatti significativi sui livelli di traffico e di ricavi delle principali società controllate del gruppo» causate dal Covid-19.

Secondo il cda, assistito dallo studio Gop, si ritiene «non probabile il rischio di esercizio della revoca della concessione» e «ragionevolmente probabile la conclusione di un accordo con il governo italiano». A tale ultimo proposito, come ha anche specificato di recente la ministra Paola De Micheli, oggi nel nuovo incontro sulle tariffe non dovrebbe esserci alcun accordo, visto che venerdì scorso il ministero dell'Economia avrebbe avuto da ridire sul sistema proposto da Aspi e consistente in aumenti dell'1,75% annui.

Tornando alla nota, Atlantia ha verificato l'esistenza della continuità aziendale, a fronte di una semestrale caratterizzata da ulteriori accantonamenti per circa 700 milioni in relazione al completo accantonamento degli impegni assunti da Aspi, aumentati a 3.400 milioni nell'ultima proposta transattiva formulata al governo, da un traffico in calo del 37% in Italia ma anche in altri paesi, dalla riduzione dei ricavi (-34%) e dell'ebitda (-63%) e di una perdita nei sei mesi pari a 772 milioni.

**Rosario Dimito**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**3020 7350**

I chilometri di rete  
autostradale  
di Aspi in Italia

Il numero dei  
dipendenti  
della società



La sede di Autostrade a Roma

# Autostrada, a rilento il nuovo casello

►Devono ancora essere completati i carotaggi e i sondaggi ►Le opposizioni consiliari presenteranno sull'argomento sui terreni che servono alla redazione del piano definitivo un'interrogazione in occasione della prossima seduta

## MONSELICE

Quando mancano pochi mesi all'avvio completo delle attività del maxi polo logistico Agrologic, l'iter per la realizzazione del secondo casello autostradale Monselice Sud procede a rilento. Ad oggi, infatti, devono ancora essere completati i carotaggi e i sondaggi sui terreni propedeutici alla redazione del progetto definitivo, che dovrà poi essere trasmesso alla società Autostrade e al Ministero delle Infrastrutture per il rilascio della dichiarazione di pubblica utilità. A quel punto il Comune partirà con la progettazione espropriativa o con gli acquisti bonari dei terreni e verrà predisposta da parte di Aspiag la progettazione esecutiva, che sarà successivamente trasmessa alla Società Autostrade per l'Italia nonché al Ministero per la relativa approvazione. Per accelerare i tempi, l'intenzione di Palazzo Tortorini era quella di chiedere al Ministero di accorpare la progettazione definitiva a quella esecutiva, in modo da saltare qualche passaggio e poter iniziare i lavori quanto prima. La volontà di arrivare alla posa

della prima pietra entro la fine dell'anno, però, appare ora irraggiungibile.

Molto più realisticamente Palazzo Tortorini guarda alla seconda metà del prossimo anno per l'avvio dei lavori. Questo perché, una volta terminata la fase della procedura espropriativa e della progettazione esecutiva, dovrà essere bandita la gara e, successivamente, l'intervento dovrà essere appaltato. Senza contare che in ballo c'è ancora un contenzioso con alcuni proprietari dei terreni ai quali era stato comunicato l'esproprio. Concretamente, questi ritardi stanno a significare che Agrologic diventerà pienamente operativo ben prima che il nuovo casello autostradale sia pronto.

### VIABILITÀ

Quali saranno le conseguenze per la viabilità locale, data la previsione di un considerevole aumento del traffico pesante da e per il nuovo polo? È una domanda che si pongono un po' tutti nella Città della Rocca, a cominciare dalle opposizioni consiliari che sull'argomento presenteranno un'interrogazione in occasione della prossima seduta consiliare.

«Dai primi di maggio 2020 lo stabilimento Agrologic ha iniziato l'attività che gradualmente nel giro di 5/6 mesi potrà raggiungere probabilmente il pieno regime», accusa il consigliere Rino Biscaro, il quale si interroga insieme ai colleghi della minoranza anche sui progressi dell'iter burocratico. «L'autorità espropriante dovrebbe essere il Comune di Monselice, ma non è stata ancora dichiarata la pubblica utilità dell'opera. - afferma Biscaro - Non sembra ancora presentato al Comune alcun elaborato del progetto definitivo del nuovo casello autostradale. Non vi è inoltre notizia del rilascio dei permessi per entrare nelle proprietà private per effettuare le misurazioni e le analisi dei terreni». A Palazzo Tortorini, d'altra parte, sarebbero già stati presentati alcuni studi sul traffico, che permetteranno, come ha già spiegato il sindaco Giorgia Bedin, di fare «eventuali interventi correttivi per limitare i disagi nella delicata fase intermedia in cui Agrologic sarà in funzione ma il secondo casello non sarà ancora pronto».

**Camilla Bovo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MANCANO SOLTANTO  
POCHI MESI  
ALL'AVVIO COMPLETO  
DELLE ATTIVITÀ  
DEL MAXI POLO  
LOGISTICO AGROLOGIC**





AUTOSTRADA L'iter per la realizzazione del secondo casello procede a rilento, ma mancano pochi mesi all'avvio di Agrolagic

## Incrocio pericoloso, via libera alla rotatoria sulla vecchia strada del Santo

**SARÀ REALIZZATA ALL'INNESTO DI VIA ANCONETTA L'ASSESSORE PIERAZZO: «OPERA IMPORTANTE PER LA VIABILITÀ» SAN GIORGIO DELLE P.**

Via libera dell'amministrazione alla realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la vecchia statale del Santo e via Anconetta, in località Torre di Burri. Un'opera attesa da anni, ora ufficialmente in elaborazione dopo l'approvazione in consiglio comunale della variante urbanistica all'attuale Pat, il piano di assetto del territorio.

### IL PROGETTO

La rotonda ha lo scopo di risolvere la viabilità nel pericoloso incrocio di Torre di Burri, un punto critico del territorio comunale interessato da un traffico veicolare di un certo rilievo proveniente, oltre che dal territorio comunale, dai comuni di Borgoricco, Camposampiero, Campodarsego e Campo San Martino. La decisione di privilegiare una soluzione viaria a "circolazione rotatoria" consentirà, oltre che rendere più scorrevoli i flussi di traffico e migliorare la sicurezza stradale, anche di riqualificare l'ambito urbano. «Il problema è annoso - ammette l'assessore ai lavori pubblici Stefania Pierazzo - Quando l'estate scorsa in un incontro con la Regione per il sot-

topasso del centro di San Giorgio avevamo esposto il problema di via Anconetta, avevamo sottolineato che l'arteria che sfocia sulla vecchia "307" sarebbe stata aggravata da ulteriore traffico durante i lavori. A Veneto Strade avevamo proposto di installare un semaforo per risolvere la questione. I tecnici regionali avevano sconsigliato l'impianto semaforico e, in alternativa, avevano suggerito l'idea di una rotonda come migliore soluzione al problema. Veneto Strade si è reso subito disponibile ad eseguire uno studio di fattibilità ed ora siamo all'inizio di un nuovo cantiere».

### L'ACCORDO

L'accordo con i proprietari dell'area oggetto di esproprio è stato raggiunto senza particolari problemi. «Anzi, ringraziamo per la cessione bonaria delle aree - sottolinea l'assessore - Tutti hanno capito l'importanza dell'opera che si va a realizzare». La rotonda ha un raggio di 15 metri con una corsia centrale prevista per l'eventuale trasporto eccezionale o per qualche imprevisto. Dopo l'approvazione nel parlamentino locale dell'avvio dell'iter burocratico dell'opera viaria, seguiranno gli altri step: l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, il progetto definitivo ed esecutivo e infine bisognerà bandire la gara. Tempi di realizzazione previsti? Se ne riparlerà il prossimo anno.

**Luca Marin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STRADA A RISCHIO Il consiglio comunale ha dato l'ok alla realizzazione della rotatoria sulla vecchia strada del Santo





**MONTECCHIO.** Ieri mattina cerimonia ufficiale di inaugurazione con il sindaco Trapula e i responsabili di Pedemontana, Confindustria, Confartigianato, Confcommercio e Cna

# Spv, l'apertura delle complanari libera Alte

## Completamente percorribile la grande rotatoria fra Montecchio e Montebello ed entrati in funzione anche gli svincoli diretti verso la zona industriale

**Il nuovo casello dell'autostrada A4 sarà finito un anno e mezzo dopo la chiusura dei lavori della Superstrada**

Antonella Fadda

Aperti al traffico due tratti delle complanari della Superstrada Pedemontana Veneta e il rondò sulla Sr 11 a Montecchio. Erano le 9.06, ieri, quando i primi veicoli sono transitati da Alte in direzione nord nella piccola arteria stradale che si snoda accanto alla Spv. Passaggio che è stato anticipato da una piccola cerimonia, con taglio del nastro, che celebra le prime opere terminate che fanno parte del grande progetto Pedemontana della città castellana. E che, soprattutto, alleggeriranno il traffico da e verso il casello e quindi ad Alte Ceccato. Oltre al sindaco Gianfranco Trapula, erano presenti anche l'assessore alla viabilità Carlo Colalto, i tecnici comunali, i rappresentanti di Sis, il consorzio che si occupa della realizzazione della grande infrastruttura per conto della Regione, e i rappresentanti delle categorie economiche Giacomo Camerra di Confindustria, Rug-

gero Camerra di Confartigianato, Veronica Ceconato di Cna e Leonardo Opali di Confcommercio. A essere entrati in funzione, insieme alla grande rotatoria fra Montecchio e Montebello ora totalmente percorribile, ci sono anche gli svincoli diretti alla zona industriale e quindi una parte delle complanari per un tratto di circa 700 metri. Ieri mattina è stato aperto il tratto dell'arteria che si snoda verso nord mentre in giornata è toccato anche alla seconda, in direzione sud. «Gli svincoli aperti sono una parte molto importante per la nostra viabilità - ha detto Trapula -. La loro temporanea chiusura ha creato molti problemi al traffico poiché le auto e i camion erano costretti a fare giri molto più lunghi. Fino a ieri il percorso prevedeva che si arrivasse fino al rondò di San Clemente per poi tornare indietro, in pratica almeno un quarto d'ora in più. D'ora in poi l'accesso su viale del Lavoro sarà diretto». Per quanto riguarda tempistiche e sulle costruzioni delle altre parti delle complanari, «Spv - ha spiegato Colalto - ci ha assicurato che tutte saranno completate tra la fine di settembre e i primi di ottobre. A quel punto il traffico lungo la tangenziale ovest risulterà sicuramente più scorrevole e tutti gli svincoli percorribili». Strettamente collegato al-

la Pedemontana anche il futuro nuovo casello, determinante non solo per Montecchio ma anche per tutto l'Ovest. «Purtroppo la rotatoria accanto al casello è una sorta di imbuto dal momento che convergono strade da Vicenza, Lonigo, Brendola e Montebello, senza contare le due valli - ha detto Trapula -. Quello sarà un punto importante da studiare in maniera approfondita con la struttura Pedemontana per capire come il traffico in quel punto sia più scorrevole possibile in attesa dell'apertura della nuova autostazione». E ha concluso: «Resta il problema dello sfasamento di circa un anno e mezzo tra l'apertura della Superstrada nel suo percorso completo, ossia con il tunnel di Malo eseguito, e l'apertura del nuovo casello prevista per la metà del 2023. Nelle prossime settimane incontreremo la Regione, Spv, Comuni vicini e associazioni di categoria per trovare soluzioni viabilistiche provvisorie, atte a limitare i problemi di traffico». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'iter**  
Si concretizza il progetto dopo 10 anni

La tratta castellana della Superstrada Pedemontana Veneta, che si snoderà da sud a nord, bypassando sia Alte che Montecchio, avrà una lunghezza totale di oltre 9 mila metri. Per la costruzione di questa parte del tracciato, negli anni scorsi, sono stati espropriati quasi 73 ettari di terreno. In particolare 35 sono stati gli ettari agricoli, 36 invece di viabilità già esistente e un ettaro di terreno urbano. Quando il progetto della Spv si stava concretizzando, oltre 10 anni fa, all'ora amministrazione comunale di Milena Cecchetto aveva proposto a Veneto Strade alcune modifiche del tracciato castellano, poi accettate, che riguardavano in particolare la presenza delle due complanari all'interno del complesso progetto: arterie a due corsie per senso di marcia per tutta la tratta da Alte Ceccato fino alla rotonda nord di Montecchio, situata in località San Clemente. **A.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La rampa verso la Pedemontana per i mezzi che provengono dalla nuova rotonda. FOTOSERVIZIO TROGU



La cerimonia di inaugurazione con il taglio del nastro del sindaco

LA RICHIESTA DI CAON (FI)

# L'idrovia costa 512 milioni «Iter rapido come a Genova»

**Il deputato azzurro ha chiesto procedure speciali E la Confapi conferma «Per ogni euro investito se ne risparmiano altri 6»**

«Per l'idrovia si faccia come per il nuovo ponte di Genova: zero burocrazia e interventi rapidi. Il nostro territorio non può permettersi di aspettare decenni per un'opera fondamentale per il contenimento del rischio idrogeologico». È la richiesta di Roberto Caon, deputato di Forza Italia, che sull'«autostrada dell'acqua» utile a mettere in sicurezza il territorio dalle alluvioni ha ottenuto l'approvazione alla Camera dei deputati di una mozione che ha ricevuto ben 420 voti favorevoli e solo 2 astenuti. Così il parlamento impegna il governo al completamento di un'opera ferma dal lontano 1992. «Si tratta di un'opera urgente. Sappiamo benissimo che le cosiddette "bombe d'acqua" rappresentano ormai la normalità in tutte le stagioni. Non possiamo permetterci di aspettare la prossima e di contare, ancora una volta, i danni», aggiunge Caon.

All'appello si aggiunge anche la Confapi, cioè l'associazione delle piccole e medie industrie di Padova, che ha

fatto i suoi conti: «Ogni euro investito ne fa risparmiare 6, per cui non si perda altro tempo», afferma Andrea Tiburli, membro di giunta con delega alla Zona Industriale.

Non solo difesa del territorio però: «Avere a disposizione un canale navigabile in quella posizione potrebbe alleggerire il trasporto su gomma favorendo quello su chiatte, offrendo nuove opportunità e un nuovo impulso alla stessa Zona industriale», prosegue Tiburli.

Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha analizzato i numeri relativi agli interventi effettuati e da compiere: l'opera progettata all'inizio degli anni '60 per collegare la zona industriale di Padova a quella di Marghera, attraverso il fiume Brenta e il canale Novissimo, prevede un percorso di circa 28 km. Ne sono stati realizzati solo 10,7 tra Padova e il Brenta e tra il Novissimo e la laguna, 13 ponti stradali e un ponte ferroviario. Quanto costerebbe completarla? «Ad oggi servirebbero 512 milioni di euro. Tanti soldi, ma meno dei 600 milioni che è costato riparare i soli danni della tragica alluvione del 2 novembre 2010». —

C.MAL.



Un tratto già realizzato dell'idrovia Padova-Venezia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Il futuro del Seminario «Non diventi un'altra colata di cemento»

L'accordo Comune-Trifoglio di 10 anni fa appare superato  
Per Dem e Civica va riscritto. E resta in piedi un contenzioso

**Gianni Biasetto** / SELVAZZANO

La notizia della definitiva cessione da parte della Diocesi di Padova dell'ex seminario di Tencarola alla società Trifoglio di Bergamo, per 10 milioni e 700 mila euro, accende il dibattito sul futuro del complesso inaugurato nel 1970 e sull'ampia area tutt'intorno. Il protocollo d'intesa sottoscritto nel 2011 dal comune di Selvazzano e dalla Trifoglio, dà delle indicazioni su come verrà riqualificato il sito. Fissando le volumetrie residenziali, commerciali e direzionali. Resta da vedere se la società acquirente, passati 10 anni, riterà di rivedere l'accordo alla luce delle nuove esigenze del mercato immobiliare.

**IDEM**

«Venditore e acquirente saranno pure soddisfatti della definizione della compravendita, però il futuro urbanistico dell'ex seminario, che riguarda anche tutte le aree che si estendono fino alla bretella Boston, è per noi da riscrivere», afferma Antonio Santamaria, segretario del circolo di Selvazzano del

Partito Democratico. «Le carte firmate nel 2011 dall'allora sindaco Soranzo prevedono che il complesso venga abbattuto per lasciare posto ad un centro commerciale grande quanto l'Ikea e ad un quartiere residenziale per circa 1700 persone, ovviamente a fronte di una contropartita per il Comune. Una decisione che già 9 anni fa appariva anacronistica e che lo è ancor più oggi a fronte della sopraggiunta crisi edilizia e al sempre crescente interesse per l'ambiente e al contrasto del consumo di suolo».

**SELVAZZANO CIVICA**

«Si profila all'orizzonte l'inizio di una enorme colata di cemento che coprirà non solo l'area dove insiste l'immobile ma anche quella limitrofa», commenta il capogruppo della civica di minoranza, Vincenzo Voza. «Cemento di cui siamo convinti non vi sia alcuna necessità. La Curia aveva la possibilità per riportare alla destinazione originaria i 200 mila metri quadrati occupati dal complesso, restituendolo a sociali nell'ottica della rigenerazione urbana. Ci aspettiamo che la giunta

Rossi prenda una direzione diversa rispetto il passato».

**ICOMMERCianti**

Il presidente dell'Ascom Patri-zio Bertin teme che l'area possa diventare oggetto di un massiccio intervento sul piano commerciale. «Sul fatto che l'area venga riqualificata non ci piove», evidenzia Bertin. «Negli ultimi anni Padova è stata interessata da un proliferare di supermercati under 1500 che stanno modificando il tessuto commerciale della città e della cintura. Quando si parla di riqualificazione purtroppo si finisce sempre per parlare di destinazione commerciale».

**CONTENZIOSO**

Tra la Curia e il Comune rimane in piedi il contenzioso sugli accertamenti Ici e Imu per un valore di oltre 3 milioni di euro. Cartelle esattoriali relative all'immobile di Tencarola che l'ente religioso ha impugnato davanti alla Commissione tributaria provinciale e regionale. Il contenzioso, iniziato nel 2014, ora è al vaglio della Suprema Corte di Cassazione.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una veduta dall'alto del seminario minore nel cuore di Tencarola, con l'alta torre visibile dalla curva Boston

ABANO TERME

# Villa Rigoni Savioli in vendita al prezzo di 7 milioni di euro

La proprietà «Non la cederemo a tutti i costi, cerchiamo chi le dia un futuro»  
Prezzo più basso nei siti immobiliari, si spera nel Fai. E spunta l'idea crowdfunding

Federico Franchin / ABANO TERME

È in vendita la storica villa Rigoni Savioli, di via Diaz, ad Abano. L'annuncio di vendita appare su alcuni siti immobiliari, che fissano il prezzo di vendita dell'immobile a 5,5 milioni di euro. Ma la proprietà, i conti Rigoni-Savioli, stanno cercando di piazzare il bene a livello internazionale a 7 milioni. La villa veneta, la più conosciuta di Abano sia per la sua vicinanza a Padova che per la storia, fu commissionata all'architetto Nicolò Malipiero nel 1557, costruita in puro stile palladiano e riccamente affrescata da Giovanni Battista Zelotti allievo del Veronese. Durante la prima guerra mondiale, dal novembre 1917 al settembre 1919, dopo la ritirata di Caporetto, fu sede del Comando dell'Artiglieria e del Genio del generale Armando Diaz che qui diresse la rivincita di Vittorio Veneto, compimento dell'unità d'Italia. Incastrata su uno dei pilastri del cancello secondario della villa vi è una lapide in marmo tuttora visibile che ricorda l'evento.

**MIMETIZZATA**

Per evitare che potesse essere

facile bersaglio dei bombardieri nemici, l'edificio venne mimetizzato dipingendo di colore scuro le facciate esterne. La villa dotata di barchesse è circondata da un giardino di 20mila mq e da tre broli: in quello brolo posteriore si trovano una torre colombara e un pozzo di acqua termale, danneggiato durante l'ultima guerra dai tedeschi in fuga. Un altro gioiello è dato da una chiesetta tuttora consacrata, situata all'estremità della proprietà, affacciata a via Diaz.

**IN VENDITA**

«La villa è sempre stata in vendita», spiega Massimo Rigoni, che con la sorella Nicoletta e la madre Francesca ha ereditato il bene dal defunto padre Pierpaolo. «Non sapevamo del perdurare degli annunci immobiliari italiani, tanto che ora li faremo togliere, perché è nostra intenzione arrivare ad una trattativa di vendita che parta da 7 milioni e affidarci ad agenti internazionali. Ci sono stati infatti interessamenti da parte di grosse società estere e di personaggi famosi a livello internazionale. Non vogliamo liberarci di un bene storico, a cui

siamo affezionati. La nostra idea è di riuscire a trovare qualcuno che dia un futuro alla villa e la metta a posto. Altrimenti siamo pronti a portare avanti noi un progetto che preveda l'apertura al pubblico. Ricordo che è un bene storico e quindi ogni operazione dovrà tenere presente di questo aspetto. Non c'è un vincolo della Soprintendenza, ma ci sono regole architettoniche da rispettare». La villa era stata aperta un paio d'anni fa dal Fai per una visita che portò 1.500 persone.

**FAI**

«Proprio al Fai chiediamo di intervenire nell'operazione di compravendita», osserva l'attivista politico Giorgio Bassan. «Il bene potrebbe interessare al Fai che lo tutelerebbe. Sono pronto a portare avanti un crowdfunding tra i cittadini di Abano per riuscire ad acquisire la villa e preservarne il suo ambito di interesse pubblico». «Siamo aperti e favorevoli a tutte le operazioni di rilancio di beni di interesse pubblico e importanti a livello storico artistico come villa Rigoni Savioli», osserva il sindaco Federico Barbierato.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





La storica villa Rigoni Savioli in stile palladiano, in via Diaz ad Abano Terme

**MONTEGROTTO TERME**

# Chi acquista il Sollievo godrà del cambio d'uso dell'hotel Montecarlo

MONTEGROTTO TERME

Il rilascio dell'immobile ottenuto dal custode giudiziario Monica Rampazzo, che porterà il 7 ottobre l'albergo all'asta, rende incerto il futuro dell'Hotel Sollievo. L'immobile di viale Stazione andrà all'asta vuoto data la richiesta dei creditori della proprietà dei mobili di esecuzione dell'hotel e la Solgest, società di gestione, è stata di fatto sfrattata. Tale situazione preoccupa la giunta, che sta pensando ad un progetto di riqualificazione della zona. «La situazione dell'Hotel Sollievo, la cui gestione negli ultimi mesi è stata a dir poco irresponsabile nella decisione di tenere aperto nei mesi del lockdown, è nota da tempo», esordisce il sindaco Riccardo Mortandello. «Non sorprende l'ordinanza di sgombero del tribunale nei confronti dei gestori dell'hotel. Questione che esula completamente dalle nostre competenze. Noi ci stiamo impegnando con progetti concreti sulla zona su cui l'hotel Sollievo insiste: viale Stazione. Il nuovo progetto punta sulla sistemazione del piazzale della stazione e rientra in uno studio più ampio, affidato all'università di architettura di Venezia, che riguarda tutta la dorsale sino a via Roma, a Corso Terme e al confine con Abano. Per quanto riguarda l'hotel Sollievo, nel caso fosse necessario, siamo disponibili a favorire un cambio di destinazione d'uso per il dismesso Hotel Montecarlo - posto proprio accanto al Sollievo - per un rilancio urbanistico dell'ambito. Si potrebbero creare le condizioni perché i futuri acquirenti possano allargare l'ambito alberghiero anche con un abbattimento e acquisizione del vicino hotel Montecarlo».

F.FR.



LA PROVA

# Venerdì il test del Mose Navigazione ferma per alzare le paratoie

I tecnici del Provveditorato alle opere pubbliche e del Consorzio Venezia Nuova si preparano al nuovo test di chiusura di tutte le 78 paratoie del Mose, in programma per la mattina di venerdì 7 agosto: il "bis" di quello del 10 luglio, ma senza seguito ministeriale e mediatico.

Ieri, la Capitaneria di Porto ha diffuso la nuova ordinanza, con la quale preclude alla navigazione le tre bocche di porto - con aree che saranno evidenziate da boe gialle - dalle 6.30 di mattina fino alle 14.30. Tutte le navi in movimento, da e per il porto commerciale, dovranno transitare per la bocca di porto di Malamocco entro le 6. L'ordinanza ricorda - in maniera quasi retorica - che «la conca di navigazione adiacente alla Bocca di porto di Malamocco è completamente interdetta alla navigazione»: costata oltre 300 milioni di euro, è inutilizzabile, per una curva di manovra che non permette il passaggio in sicurezza dei mercantili.

Ripuliti dalla sabbia i cassoni (sei le paratoie che erano rimaste sollevate sui fondali di circa mezzo metro alla bocca di porto del Lido, per la pre-

senza dei detriti), la centrale di comando del Mose è pronta ad affrontare il nuovo test, che sarà realizzato sempre in condizioni meteo di sicurezza e con una punta massima di marea di 70 centimetri sul medio mare, prevista dal Centro maree del Comune per le 14.10 di venerdì.

L'impegno assunto dal governo è quello di rendere operativo il Mose - in caso di assoluta emergenza - già dall'autunno, ma la consegna ufficiale è prevista entro il 2021: per il completamento delle opere mancano ancora 600 milioni di euro e altri 100 per affrontare le emergenze determinate dalla lunga permanenza in acqua delle paratoie inutilizzate per il dilatarsi dei tempi. Nei prossimi giorni è poi atteso un altro intervento annunciato dal governo: il decreto per la nascita dell'Agenzia (con dentro Comune, Città metropolitana, Regione, Autorità portuale e Capitaneria di Porto, oltre ai ministeri competenti e al Magistrato alle Acque) chiamata a gestire il Mose e i 200 milioni l'anno per la manutenzione dell'opera da 5 miliardi e mezzo. —

R.D.R.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



CAVALLINO

# Conclusa la pista ciclopedonale «Residenti e turisti più sicuri»

**Lavori finanziati da Comune e Città metropolitana, si completa il collegamento con Jesolo. Proteste per un tratto rialzato tra via Austria e via Lusitania**

CAVALLINO

Inaugurata la tanto attesa pista ciclopedonale della frazione di Ca' di Valle, tassello mancante del percorso ciclabile lungo la provinciale Fausta ora interamente connesso agli oltre 40 km ciclabili del litorale ed ai percorsi in bici di Jesolo. Aperta da ieri a ciclisti e pedoni la ciclopedonale lunga 850 metri dall'incrocio con via Francesco Baracca all'incrocio con via Cristoforo Sabbadino. La pista ciclabile di Ca' di Valle, del valore di 530 mila euro cofinanziati da Città metropolitana e Comune in parti uguali, è bidirezionale, larga 2,5 metri e separata dalla carreggiata con un'aiuola spartitraffico. «Un intervento» ha detto il consigliere delegato metropolitano Saverio Centenaro «da considerarsi strategico per la

mobilità sostenibile soprattutto a favore dei turisti che d'estate affollano i campeggi».

«Ca' di Valle» ha aggiunto la sindaca Roberta Nesto «potrà ora avere una viabilità sicura, completa non solo della ciclabile oggi realizzata ma anche degli interventi fatti negli anni precedenti come gli attraversamenti pedonali e la sistemazione delle vie limitrofe».

Nel tratto tra l'incrocio con via Austria e quello con via Lusitania, per le radici dei 13 pini sul ciglio, si è optato per un percorso ciclabile rialzato rispetto al livello della strada. «Per mancanza di visibilità sarà molto difficile evitare le bici uscendo da via del Sabbadino» commenta il presidente del comitato "Cavallino-Treporti", Diego Ballarin «data la pericolosità per le auto di non poter scorgere le bici sulla pista mentre superano lo stop, in caso di incidenti la responsabilità sarà addebitata al consorzio di bonifica che non rivendica la superficie del fosso tombato di via del Sabbadino». —

F.M.A.



Alcuni ciclisti sulla pista inaugurata ieri a Ca' di Valle

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## TORRE DI MOSTO

# Nuovo piano regolatore approvato dopo 40 anni

TORRE DI MOSTO

Quarant'anni dopo l'approvazione dell'ultimo piano regolatore, Torre di Mosto ha un nuovo strumento urbanistico che ne definirà lo sviluppo. «Le modifiche hanno riguardato quasi la totalità dei temi presenti, dall'urbanizzazione diffusa alle attività produttive, dal settore turistico ricettivo al sistema infrastrutturale e ai servizi», spiega l'assessore all'urbanistica Tiziano Pasquon, «il Piano regolatore vigente era stato approvato nel 1980, ora con il Pat gli daremo una svecchiata aggiornando il tutto alle leggi esistenti».

Il Pat di Torre di Mosto è il primo adottato dalla Città Metropolitana, dopo che quest'ultima ha ricevuto le deleghe in materia dalla Regione. Soddisfatto il sindaco Giannino Geretto, perché porterà «opportunità alla comunità e al paese». Previste due aree produttive (una per industria e artigianato, l'altra per attività più limitate), due aree di espansione residenziale e a Boccafossa il polo culturale. —

G.MO.





# Nubifragio su Oriago una ventina di strade e garage allagati L'ira dei residenti

La protesta: «Da decenni abbiamo avuto solo promesse»  
Albero caduto in strada a Malcontenta rimosso dai pompieri

**Alessandro Abbadir**/ORIO

Nubifragio a Oriago e una ventina di strade finisce allagate con proteste da parte dei residenti che hanno riportato danni in scantinati e seminterrati, a oggetti e mezzi. Sulla frazione di Mira sono caduti in pochi minuti 50 millimetri d'acqua. La rete di scolo è andata letteralmente in tilt e, strade già allagate negli anni scorsi, sono finite nuovamente sott'acqua. Si tratta di via Liguria, via Lago di Braies, via Marmolada, via Risorgimento e laterali, via Monte Catone, via Monte Rosa e via Monviso, via Caleselle e le strade collegate, via Lago di Misurina, via Valmarana, ma anche la zona di via Sabbiona. Il temporale è arrivato verso le 15 e si è concentrato in una zona precisa del territorio mirese.

I residenti, però, sono imbutoliti e, stivali alle ginocchia, si son dati da fare per portare fuori dai magazzini e seminterrati pieni d'acqua oggetti e mezzi. Alla storia della bom-

ba d'acqua però non ci credono affatto.

«Questa è stato», spiega Bruna Scantamburlo residente in via Lago di Misurina, «un forte temporale. Certo ha piovuto forte e, come sempre quando piove così, la strada va sott'acqua. I tombini non ricevono perché forse vengono fatte male le manutenzioni. C'è un palazzo in questa strada che finisce regolarmente sott'acqua con garage e seminterrati quando piove. La gente è arrabbiata».

Anche Maurizio Saccon protesta. «È assurdo che si dia la colpa al meteo», dice, «qui non ci troviamo con i danni in casa ed è da decenni che protestiamo contro una situazione ciclica. Arriva la forte pioggia e di nuovo tutti sott'acqua, assurdo». Giannino Boscaro se la prende con il Comune e il Consorzio di Bonifica. «Se fossero stati fatti nel corso dei decenni lavori a regola d'arte queste cose non succedrebbero: è da decenni che ci promettono la messa

in sicurezza idraulica di Mira e Oriago e siamo ancora al punto di partenza». I cittadini si chiedono a cosa siano serviti tutti gli interventi che sono stati fatti dal 2007 in poi, dopo cioè i disastrosi allagamenti di quell'autunno. Per far fronte ai danni venne nominato anche un commissario straordinario per gli allagamenti, l'ingegnere Mariano Carraro e di interventi anche consistenti in termini di finanziamenti ne sono stati fatti parecchi: aree golenali, ricalibratura di canalette e da ultima la sistemazione della botte sifone a Dogaletto.

Anche stavolta non è bastato. Via Valmarana a Mira Porte, a ridosso dell'omonima vil-



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10048 - Diffusione: 8193 - Lettori: 118000: da enti certificatori o autocertificati

la del Palladio, era ridotta ieri pomeriggio a un canale con l'acqua alta 20-30 centimetri. Danni dal maltempo ci sono stati a Malcontenta, dove un albero in via della Stazione è stato abbattuto. A Marghera come è al solito è finita a mollo, a Catene, via del Ciliegio. Il Comune di Mira, con il vicesindaco Gabriele Bolzoni, l'assessore all'ambiente Maurizio Barberini si sono subito interessati a quello che era successo, attivando immediatamente la Protezione civile. L'assessore Barberini par-

la però di fatto imprevedibile. «Sono caduti», dice, «50 millimetri d'acqua in pochi minuti su Oriago quando al Macchion a Dogaletto solo 20. Capiamo i disagi delle persone ma una precipitazione così intensa in una zona specifica non poteva non provocare problemi. In zona Olmo Trecievoli i sottopassi non erano allagati. Quello che deve essere chiaro è che, controlleremo sempre più se le manutenzioni di fossati e scoli vengono fatti regolarmente dai privati». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un albero caduto in via della Stazione a Malcontenta, a destra una delle venti vie di Oriago allagate dal fortunale di ieri pomeriggio

FOTOSERVIZIO PORCILE



Un'altra strada trasformata in un fiume dalla pioggia

IL CASO

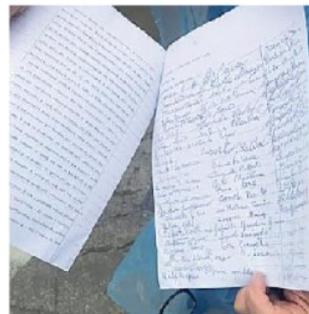
# Via Monte Cantone, 30 anni di petizioni «Qui c'è stata troppa cementificazione basta una pioggia intensa e si va in tilt»

ORIAIGO

«Via Monte Cantone? Va costantemente sott'acqua. Il problema è che c'è stata troppa cementificazione nel tempo e questi sono i risultati». A dirlo è Carlo Fabian che da anni denuncia questa situazione. La prima delle proteste, carte alla mano, risale al 1990, ma già quando le case furono costruite nell'area a ridosso della scuola elementare di via Marmolada a Oriago, e cioè alla fine degli anni Sessanta, la situazione presentava già degli evidenti problemi: «Questa è una cubatura edificatoria», continua, «che è oltre ai limiti del consentito se paragonata alla rete fognaria e delle acque di scolo che la servono. Per questo tutto tracima quando l'acqua cade in maniera intensa in poco tempo. Oggi qui e, nella vicina via Monviso, abbiamo 30 centimetri d'acqua».

Fabian sottolinea che, da oltre 30 anni, si susseguono petizioni, ma inutilmente. «Ogni volta che piove forte si fa la conta dei danni». Se i residenti sono arrabbiati, attacchi al Comune e all'assessore arrivano dal segretario di Fratelli D'Italia Guerrino Manente. «L'assessore Barberini», attacca Manente «dovrebbe dimettersi per non aver fatto fare le opportune pulizie agli scarichi. Davanti a questa situazione dovrebbe dimettersi anche il sindaco Marco Dori». La giunta, agli attacchi, non controreplica. «Si tratta», dice Barberini, «di sciaccaggio politico». —

A.AB.



La petizione con decine di firme



# Così si è trasformata la città Giacomelli racconta i cantieri del Novecento

Dalla costruzione del Ponte della Libertà alla torre dell'acquedotto di Marghera  
Un patrimonio di 180 mila immagini del fondo acquisito dal Comune nel 1995

**Mitia Chiarin**

Immagini inedite, la città del Novecento che si trasforma. Una cinquantina di immagini, che coprono un arco di tempo di quasi mezzo secolo, dagli anni Venti ai primi del Settanta, e che raccontano momenti importanti della vita della città e del Paese: dalla costruzione dell'acquedotto di Marghera (1923) alla realizzazione del cavalcavia di Mestre (1928), dalla edificazione del Tempio votivo del Lido (1928) e del Ponte della Libertà (1932) al restauro del teatro Goldoni (1970), sino alla documentazione dei lavori per l'autostrada del Sole o per lo svuotamento della diga del Vajont, dopo la tragedia del 9 ottobre 1963. Ma c'è anche la cisterna, simbolo di Marghera. E la costruzione dei Gasometri, oggi al centro di polemiche per il progetto di trasformazione in albergo da parte della Mtk. Il fondo Giacomelli, acquisito un ventennio fa dal Comune di Venezia, non smette di affascinare: le cinquanta foto inedite sono in mostra a Forte Marghera e fanno parte di un fondo che comprende complessiva-

mente di circa 180.000 immagini, in buona parte conservate su lastra, che stanno tornando lentamente alla luce grazie al lavoro dell'Archivio fotografico e digitale del Comune, che ha già catalogato circa 31.000 fotografie.

Una parte del materiale è anche visibile online sul sito del Comune di Venezia ma la mostra a Forte Marghera consente di far conoscere questo patrimonio di documentazione fotografica al grande pubblico e in particolare ai giovani. La mostra sarà visitabile sino al 6 settembre prossimo con orario di apertura, nei giorni che vanno da mercoledì a domenica, dalle ore 11 alle 20 nello spazio dell'ex chiesetta del forte militare, oggi grande spazio di vita dei mestrini.

Il Fondo fotografico prodotto dalla "Reale fotografia Giacomelli" - tra gli anni Venti e i Settanta del Novecento - è, per consistenza, eventi e soggetti rappresentati, tra i più importanti archivi non solo a livello nazionale ma anche internazionale. Si tratta di un archivio fotografico di oltre 180.000 tra lastre e negativi, di vario formato e dimensione (alcune lastre anche di 30x40 cm).

L'Amministrazione Comu-

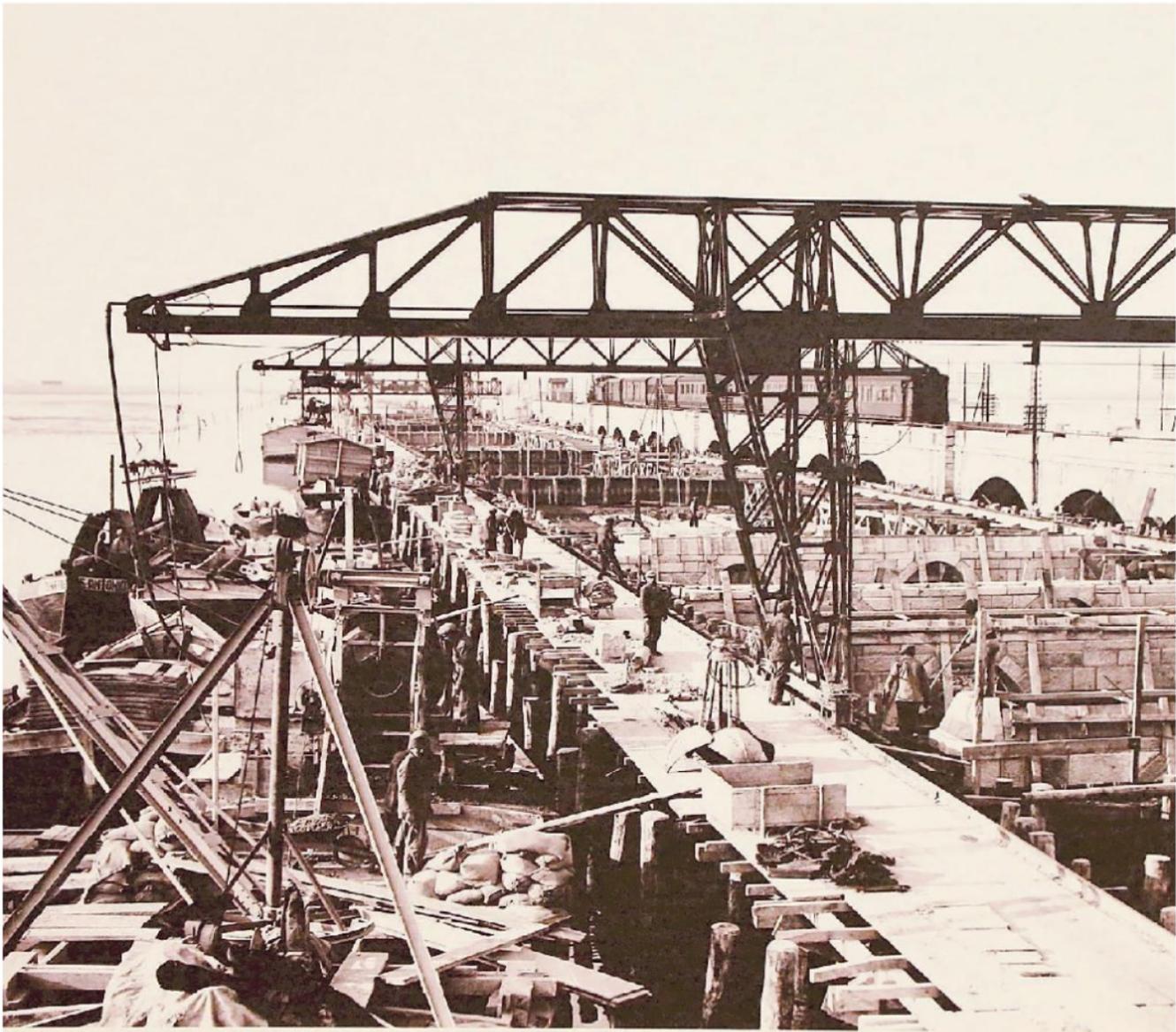
nale di Venezia lo acquistò nel 1995 e lo sta valorizzando a partire da una mostra antologica nel '98 e pubblicando - a cura di Daniele Resini - due importanti prodotti multimediali che contenevano oltre 11.000 immagini. Scatti consultabili on-line, suddivisi per percorsi tematici, che raccontano le trasformazioni urbanistiche, sociali e culturali della città.

Dal porto alle porte d'accesso alla città storica (ferrovie e piazzale Roma), l'arcipelago ospedaliero lagunare e l'evoluzione della città di terraferma e della nascita di Marghera sono stati documentati da Giacomelli, un nome che come ci ricorda anche la Treccani racconta la vita di una dinastia di fotografi veneziani: Pietro, Piero, il decano, muore nel 1937 dopo aver avuto importanti committenti, tra cui il conte Volpi. Figlio di fotografo, aveva lasciato nel testamento la disposizione di chiudere l'attività alla sua morte ma il figlio Giangiacomo ne proseguì l'attività fino agli anni Settanta. Nella collezione trovano posto anche oltre 40 mila ritratti fotografici. Un pezzo di storia su lastra che ci donerà ancora tanta emozione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA MOSTRA A FORTE MARGHERA



La foto che è anche il manifesto della mostra a Forte Marghera: i lavori per costruire il ponte della Libertà (1932)

PORCILE

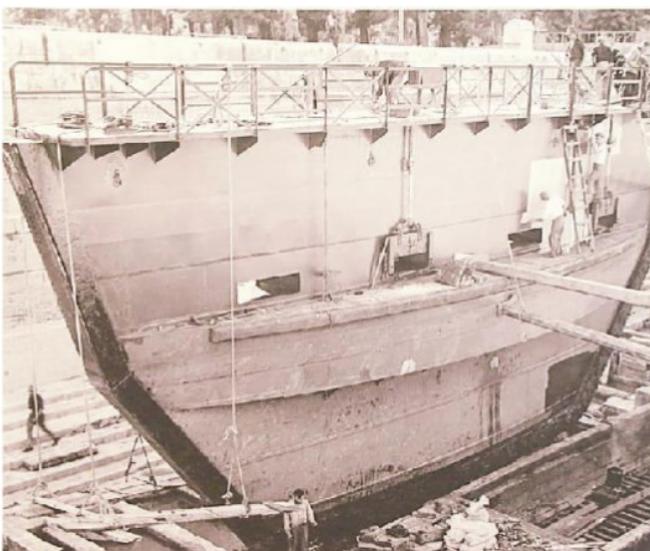
ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La torre dell'acquedotto di Marghera, città Giardino



La costruzione del cavalcavia di San Giuliano, nel 1954



Scene di lavoro ai cantieri Breda di Marghera, oggi la Fincantieri



Ilavori di costruzione del teatro Goldoni a Venezia

# Polo della Regione Dall'ex Carive alla torre della Tim Le due sedi in gara

La giunta di Zaia ha deciso di accorpare in un unico stabile tutti gli uffici ora dislocati in varie zone della terraferma

**Mitìa Chiarin**

Non c'è solo l'ex centro Servizi della Cassa di Risparmio di Venezia di via Torino in corsa per diventare il nuovo polo degli uffici della Regione Veneto nella terraferma mestrina. Il luogo in cui accorpare gli uffici oggi sparsi in giro per la città, compresa la sede della protezione civile di Marghera, alla Cita, da dove sono state fatte le dirette di aggiornamento quotidiano sull'epidemia di Covid-19 del presidente Luca Zaia, non è ancora stato scelto e a quanto pare la decisione finale ci sarà solo con la nuova legislatura, che uscirà dall'esito delle elezioni del 20 e 21 settembre. Il grande complesso di via Torino (25 mila metri quadri) non è l'unico ad essere stato proposto. C'è anche la enorme ex sede Tim di piazzale San Lorenzo Giustiniani, a fianco dei Quattro Cantoni, lasciato vuoto da un altro piano di accorpamenti, quello delle sedi Tim attuato a Mestre l'anno scorso. Oltre 15 mila metri quadri di spazi tra interni ed esterni. A proporlo alla Regione è stata la Convivio del fondo immobiliare Central Sicaf e un sopralluogo tecnico della Regione c'è già stato per prendere visione dei grandi spazi.

Ora la palla è sostanzialmente in mano alla Regione Veneto. A fine luglio il vicepresidente della giunta Gianluca Forcolin ha confermato che è intenzione «della giunta procedere ad una razionalizzazione e

riaccorpamento dei diversi uffici in terraferma, anche alla luce della recente emergenza sanitaria, che richiede un complessivo adeguamento della prestazione lavorativa delle pubbliche amministrazioni». Ma si prende tempo, rinviando la scelta a dopo le elezioni regionali, perché le «analisi tecniche avviate in merito alle diverse soluzioni possibili, non possono prescindere da una equilibrata e ponderata valutazione delle risorse disponibili, e richiedono pertanto verifiche e approfondimenti», aveva concluso Forcolin.

Le varie sedi sparse in terraferma pesano sui conti di Palazzo Balbi per mezzo milione di euro l'anno di affitti. E se via Torino, con la storica ex sede della Cassa di Risparmio, può creare un polo accanto alla sede regionale di Veneto Acque anche l'altro enorme palazzo vuoto di piazzale San Lorenzo Giustiniani ha le sue carte da giocare: una grande ala al piano terra libera che potrebbe rispondere alla necessità di creare un nuovo archivio per l'ente. La Regione Veneto ha avviato la consultazione preliminare di mercato pubblicando, lo scorso febbraio, un avviso per le manifestazioni di interesse.

Al termine di giugno si sono fatti avanti sia la proprietà dell'ex centro di Servizi Carive – il Fondo Omega3 gestito da Investire SGR - che ha presentato la propria offerta che la proprietà dell'ex complesso Tim con torre di piazzale San

Lorenzo Giustiniani del fondo immobiliare Central Sicaf, Convivio. Altre proposte, informali, non sarebbero state tenute in considerazione ma dagli uffici regionali spiegano, con cautela, che la partita è ancora sostanzialmente tutta aperta.

La Regione prevedeva la possibilità di acquisire, anche a titolo di permuta con beni ricompresi nel piano di alienazione, un immobile esistente da utilizzare per la razionalizzazione degli uffici e delle strutture logistiche regionali a Mestre. Si cercava un immobile con superficie lorda di circa 20 mila metri quadrati – eventualmente articolata su più piani e corpi di fabbrica – da destinare ad uffici (per almeno 200 postazioni di lavoro), servizi sale operative e per riunioni, archivi (per raccogliere almeno 25 mila metri lineari di sviluppo di scaffali), depositi, posti auto scoperti e autorimesse per almeno 70 posti auto. Meglio se vicino a linee di trasporto pubblico e a viabilità importanti di Mestre. Dall'autunno si andrà alla scelta finale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10048 - Diffusione: 8193 - Lettori: 118000: da enti certificatori o autocertificati

## LE CARATTERISTICHE

### Spazi ampi e vuoti per uffici e archivi

Al momento risultato esserci due uffici in gara per ospitare il polo unico della Regione Veneto in terraferma. L'ex sede della Carive, in via Torino, e l'ex torre Tim di piazzale Giustiniani.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# De Micheli “apre” ai treni riempiti al 100%

Speranza contrario, Zaia favorevole. Il ministro dei Trasporti: «Sulle linee locali le Regioni hanno la facoltà di derogare»

VENEZIA

Sì, no, nì. Treni (nella foto), bus e vaporetti a piena capienza, senza droplet tra i passeggeri muniti di mascherina?

Impensabile, secondo il ministro della Salute Roberto Speranza, convinto che «sia giusto mantenere in vigore le regole di sicurezza applicate finora. Non possiamo permetterci di abbassare il livello di attenzione e cautela. Perciò ho firmato un'ordinanza che ribadisce che in tutti i luoghi chiusi, aperti al pubblico, compresi i mezzi di trasporto, è e resta obbligatorio sia il distanziamento di almeno un metro che l'obbligo di protezioni individuali». Inevitabile, ribatte il governatore Luca Zaia, lesto a confermare l'ordinanza regionale che consente il 100% della capienza omologata purché chi sale a bordo sia dotato di mascherina: «L'alternativa», afferma «è ridurre della metà la capienza del trasporto pubblico locale nell'impossibilità di acquisire nuovi veicoli in tempi brevi».

«Sui mezzi di trasporto ci sono le condizioni per passare dall'attuale riempimento del 50% al 75-80% grazie anche alle altre misure di protezione quali dpa, controllo della temperatura e tracciamento dei passeggeri», interloquisce Paola De Micheli, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, attenta a precisare che «Le Regioni hanno una norma che consente di prendere provvedimenti più restrittivi o più leggeri del Governo, per questa ragione Zaia può decidere di fare il riempimento dei treni regionali a differenza delle linee guida del Governo». «L'obiettivo nel breve termine», conclude «è di trovare un equilibrio tra due diritti costituzionali, muoversi liberamente e viaggiare in mezzi sicuri». —



## ATLANTIA, LA CONTROMOSSA È SPACCHETTARE AUTOSTRADE

BARONI / PAGINA 8

IL CASO

# La contromossa dei Benetton Spacchettare Aspi e quote sul mercato

Atlantia: «Cdp sta ponendo ai soci condizioni inaccettabili»  
L'obiettivo è creare una public company quotata in Borsa

Paolo Baroni / ROMA

«Cdp nella trattativa su Autostrade sta ponendo condizioni inaccettabili per i nostri soci», fanno sapere da Atlantia. Che per questo decide di cambiare schema di gioco. Due le strade indicate ieri dal cda della holding che fa capo alla famiglia Benetton, comunicate al mercato e notificate al governo in una lettera indirizzata a palazzo Chigi, al ministero dell'Economia e a quello delle Infrastrutture: «Vendita tramite un processo competitivo internazionale - gestito da advisor indipendenti - dell'intera quota dell'88% detenuta in Autostrade per l'Italia, al quale potrà partecipare Cdp congiuntamente ad altri investitori istituzionali di suo gradimento, come già ipotizzato nella lettera inviata al governo il 14 luglio; oppure, in alternativa, «scissione parziale e proporzionale di una quota fino all'88% di Autostrade per l'Italia mediante creazione di un veicolo beneficiario da quotare in Borsa, creando quindi una public company contendibile». Nella quale, è il sottinteso, Cdp volendo può sempre entrare, certamente sborsando di più di quanto previsto sino a ieri.

La svolta arriva a 24 ore dall'inaugurazione del nuovo ponte San Giorgio a Genova, che dopo il crollo del Morandi, inevitabilmente è stato assegnato in gestione ad Aspi. «Il Consiglio di amministrazione di Atlantia - spiega la nota diffusa ieri assieme ai dati della semestrale che causa Covid registrano un calo dei ricavi del 34% a 3,71 miliardi e 772 milioni di perdite - ha ritenuto di dover individuare - con spirito di buona fede - soluzioni alternative idonee comunque a giungere ad una separazione tra la società ed Autostrade per l'Italia, che diano certezza al mercato, sia in termini di tempi che di trasparenza, nonché della irrinunciabile tutela dei diritti di tutti gli investitori e stakeholders coinvolti.

Asta internazionale o scissione, secondo Atlantia, consentono alla società di assolvere comunque agli impegni presi col governo. «Le suddette due operazioni potranno essere condotte in parallelo, fino ad un certo punto - è precisato ancora nel comunicato -. È infatti già prevista una riunione straordinaria del consiglio di amministrazione di Atlantia per il 3 settembre per esaminare e approvare il progetto di scissione».

Lo schema proposto, in realtà, è un po' diverso da quello concordato a metà luglio col governo, schema che prevedeva un aumento di capitale a favore di Cdp, che avrebbe dovuto rilevare una quota del 33% investendo 3-4 miliardi di euro in modo da garantire sviluppo e nuovi investimenti, e quindi la cessione diretta del 22% a soci graditi alla stessa Cassa.

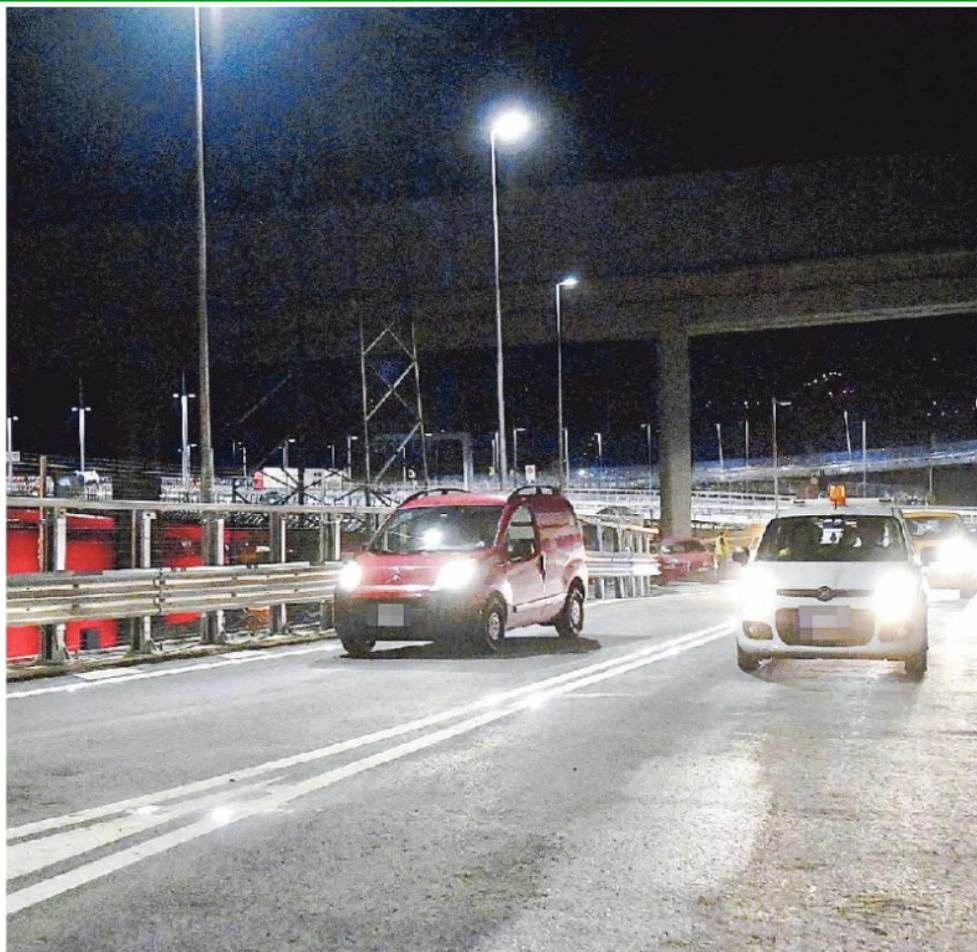
«Allo stato si rilevano concrete difficoltà nel proseguimento positivo delle trattative, non solo per concordare la definizione di meccanismi volti alla determinazione di un valore di mercato di Autostrade per l'Italia - hanno spiegato da Atlantia - ma anche per effetto di richieste avanzate da parte di Cdp su ulteriori impegni al di fuori di quanto rappresentato nella lettera del 14 luglio», come la richiesta di manleva.

«La decisione del cda di og-



gi intende individuare un percorso certo per la separazione di Aspi da Atlantia. L'operazione è in linea con gli impegni assunti con il Governo e da noi sottoscritti con la comunicazione del 14 luglio» ha commentato il ceo di Atlantia Carlo Bertazzo, che in serata assieme al presidente Fabio Cerchiai si è recato nella sede della Cassa depositi confermando così nei fatti la «disponibilità a proseguire il confronto già avviato». Nella lettera inviata al governo la holding dei Benetton ha però puntualizzato che «ogni operazione societaria è di esclusivo competenza degli organi deliberanti di questa società». E a sua volta Bertazzo ha spiegato che, «la scelta, che dovrà comunque passare per una assemblea straordinaria, risponde anche alle richieste che ci sono pervenute da diversi soci italiani e internazionali, ai quali dobbiamo dare garanzie che questo percorso sia trasparente e operato in ogni suo aspetto secondo regole di mercato». E non a caso gli inglesi del fondo Tci, che controlla il 6% della holding e che in queste settimane hanno attaccato a più riprese il governo, hanno subito fatto sapere «di sostenere in pieno le soluzioni di Atlantia». La svolta lascia invece fredda Cdp intenzionata comunque a proseguire, ma senza abbandonare lo schema iniziale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ieri sera il passaggio dei primi veicoli sul ponte Genova-San Giorgio

**RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA**

# Fraccaro rilancia sul 110% «Allungarlo due anni»

**La proposta cui si lavora per prorogare l'accesso al superbonus nel 2022-2023**

**Marco Mobili**  
ROMA

Almeno due anni più di vita al superbonus del 110% per i lavori di riqualificazione energetica e di messa in sicurezza degli edifici. È la proposta cui sta lavorando il sottosegretario alla presidenza Riccardo Fraccaro e che intende portare all'attenzione del Comitato interministeriale affari europei (Ciae) così da inserirla tra i progetti di rilancio del Paese che potranno accedere ai 209 miliardi del Recovery Plan.

L'idea di partenza è quella di prorogare l'accesso al beneficio fiscale del 110% che oggi, secondo quanto prevede il cosiddetto decreto "Rilancio", è possibile dal 1° luglio scorso al 31 dicembre 2021. Con una proroga almeno biennale i cittadini e le imprese potranno ricorrere al superbonus del 110% anche per gli anni 2022 e 2023.

La proroga dell'incentivo alla riqualificazione edilizia e di messa in sicurezza è per altro in linea con le più recenti indicazioni della Commissione europea sul New Green Deal con cui l'Unione Europea punta a promuovere l'uso efficiente delle risorse passando a un'economia pulita e circolare e a ripristinare la biodiversità e ridur-

re l'inquinamento. E di conseguenza la possibilità di accedere a una quota dei 209 miliardi del Recovery fund per il sottosegretario alla Presidenza è più che legittimata dalle azioni intraprese negli ultimi due anni dai Paesi Ue.

La proroga di due anni, inoltre, avrebbe il pregio di recuperare questo primo periodo di start up del superbonus del 110% in cui imprese e cittadini sono in attesa delle istruzioni operative per avviare le analisi di fattibilità degli interventi e i primi lavori sul cappotto termico, la sostituzione delle caldaie o la messa in sicurezza antisismica degli immobili. Istruzioni e regole operative che in settimana saranno rilasciate dai ministeri competenti (Mise, Mef, Ambiente e Mit) e dall'agenzia delle Entrate già pronta a rilasciare la circolare esplicativa non appena saranno firmati e licenziati i decreti attuativi.

Sulla necessità di una proroga del superbonus del 110% è già d'accordo il Parlamento. Nel corso dell'esame del decreto Rilancio, infatti, tutti i gruppi politici sia della maggioranza che dell'opposizione avevano chiesto un allungamento dei tempi di vita del maxiagevolazione. Ma le poche risorse messe a disposizione delle Camere per le modifiche al Dl Rilancio hanno obbligato il Governo a rinviare la partita della proroga, che come detto ora, con il Recovery fund potrebbe trovare il sostegno richiesto e voluto da tutti.



**Sottosegretario alla Presidenza.**  
Riccardo Fraccaro lavora alla proposta per poter accedere a una quota dei 209 miliardi del Recovery fund per i lavori di riqualificazione energetica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**MATTIA PANAZZOLO, DIRETTORE CNA**

## «Super ecobonus Scadenza da prorogare oltre il 31 dicembre»

Super ecobonus al 110%, i centralini delle aziende artigiane della Marca sono subissati di telefonate. Ma per partire mancano ancora le circolari esplicative dell'Agenzia delle Entrate. A conferma dell'interesse altissimo tra i cittadini ci sono le trecento iscrizioni all'iniziativa "Superbonus 110%: norme e istruzioni per l'uso" organizzata per stasera da Camera di Commercio e Cna Treviso (ore 20.30, ci si può collegare dal sito di Cna Treviso).

«Non ci stupisce l'altissimo numero di adesioni, nonostante siamo in agosto» commenta Mattia Panazzolo, direttore Cna Treviso, «il nostro territorio ha voglia di ripartire e lasciarsi alle spalle il prima possibile l'incubo del coronavirus. Tutti i soggetti coinvolti - privati, aziende, banche, progettisti e asseveratori, e le stesse associazioni di categoria che, attraverso l'informazione e la formazione, favoriscono la cono-

scenza di questa opportunità - chiedono allo Stato soltanto una cosa: che ci merita alla svelta nelle condizioni di poter partire. Il superbonus è un'ottima risposta alla recessione economica in corso». Ci sono tuttavia degli aspetti su cui Cna chiede chiarezza. In merito alla cessione del credito, quanto velocemente tale credito verrà messo a disposizione del contribuente? Inoltre, la normativa prevede che vengano conclusi (non avviati) entro il 2021. «Lo Stato si prende i suoi tempi e a noi cittadini chiede sempre tempi stretti» conclude Panazzolo. «È comprensibile che i tempi di una democrazia siano spesso lunghi, non è accettabile che i tempi si allungino per una burocrazia mastodontica e inutile. Affinché il superbonus diventi quella opportunità di rilancio della nostra economia i termini per la conclusione dei lavori vanno certamente allungati dopo l'attuale scadenza». —



Mattia Panazzolo, Cna



## VALDOBBIADENE

# Lavori da due milioni per rifare la rete idrica

VALDOBBIADENE

Dureranno un anno e costeranno quasi due milioni dieuro i lavori sulla rete idrica. Il progetto, gestito e finanziato da Ats e messo a punto in collaborazione con l'amministrazione comunale, prevede il miglioramento delle condotte e l'ottimizzazione complessiva del servizio, in particolare nelle frazioni di Bigolino e di San Pietro di Barbozza, dove si registrano le situazioni più problematiche dovute a usura e vetustà. L'intervento è iniziato un paio di settimane fa, con i sondaggi del terreno, e proseguirà con la sostituzione delle linee di distribuzione, realizzate con moderni tubi in ghisa sferoidale, e con la loro connessione alla rete esistente. Saranno inoltre messi a norma i pozzetti di alloggio dei contatori d'utenza, con il loro spostamento al limite delle proprietà private. Eliminate le perdite e risolte le sovrapposizioni di tracciato, su tutto il territorio comunale aumenterà la disponibilità di acqua potabile, con benefici anche nel vicino comune di Vidor, in caso di carenze del Teva. Conseguenze positive pure sul fronte energetico, con una diminuzione della voce elettricità, dovuta al pompaggio dell'acqua dai pozzi "Settolo". L'impegno di spesa è di 1 milione e 700 mila euro, di cui più di 1 mi-

lione e 300 mila per lavori a base d'appalto e quasi 400 mila euro a disposizione dell'amministrazione. Le arterie interessate dal cantiere sono: via Erizzo, via Ponte Vecchio, via Case Castella, via San Giovanni, via Cal di Val, via Casolani, Strada Rossa, via Maresia, via San Rocco e Cortivon, via Marche, via XXV Aprile, via Crede via Salt dei Canevai e via San Pietro. «Questo importante intervento di Ats si inserisce all'interno di una serie di opere realizzate e in fase di progettazione – afferma il sindaco Luciano Fregonese – finalizzate al miglioramento del servizio idrico integrato, all'efficientamento energetico e soprattutto al miglioramento della qualità dell'ambiente attraverso la realizzazione di reti fognarie collettate a depurazione». Infatti i lavori di Ats riguarderanno anche il completamento di rete fognaria pubblica e allacciamenti. La rete sarà completata e adeguata con quella già esistente, si lavorerà in particolare su via San Giovanni, per un tratto di circa 100 metri e lungo via Erizzo, dove saranno sostituiti diciassette chiusini in ghisa. «L'impresa opererà anche il sabato e probabilmente la domenica mattina» assicura il presidente di Ats, Fabio Vettori, «nel tentativo di contenere i disagi per residenti e circolazione». —

ADRIANA RASERA



**PASSETTO** Sulla Sr516

## Apri il nuovo svincolo mistero sul vecchio ponte

ADRIA – Il Comune, come concertato con Veneto Strade, gestore della Sr516, procederà all'apertura della nuova rampa di collegamento tra la Piovese e la località Campelli. La nota di Palazzo Tassoni non specifica quando avverrà l'apertura.

Tuttavia i residenti potranno continuare a transitare sul ponte che attraversa lo scolo Bresega a senso unico alternato con i propri mezzi e veicoli a limitazione di portata fino a 3,5 tonnellate. Tutti gli altri mezzi e i non residenti potranno accedere al borgo rurale transitando sulla nuova rampa.

Va ricordato, in ogni caso, che chi proviene da Adria dovrà recarsi fino alla prima rotatoria a Cavarzere per fare inversione a "U", tornare indietro e imboccare lo svincolo. Mentre chi esce dal borgo può svoltare solo a destra, pertanto chi deve andare a Cavarzere deve arrivare fino ad Adria per fare un'inversione a "U" nella rotatoria di via monsignor Pozzato.

Queste macroscopiche criticità, insieme alla pericolosità segnalata da molti nell'immettersi sulla Sr516, avevano spinto i residenti a una dura protesta il 24 giugno scorso, portando alla sospensione dell'apertura e alla riapertura del passaggio sul Bresega.

Intanto è calato il silenzio sulle verifiche statiche sul vecchio ponte che erano state affidate a una ditta specializzata di Ferrara. Pertanto al momento non è dato sapere quanto il vecchio ponte è sicuro, così pure se sono previsti nel prossimo futuro interventi di manutenzione.

**L. I.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

