

## Rassegna del 16/12/2020

### SCENARIO

16/12/2020	<b>Arena</b>	15 Tav, a Borgo Venezia cantiere da 300 persone	Bazzanella Chiara	1
16/12/2020	<b>Corriere del Veneto Vicenza e Bassano</b>	10 Alta velocità: ridurre espropri e demolizioni	g.m.c.	3
16/12/2020	<b>Gazzettino Padova</b>	12 "Nuovo" Euganeo: oggi la consegna dei lavori	Cozza Nicoletta	4
16/12/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	11 Il Comune rilancia su stadio e palasport «Puntiamo sui fondi del Recovery Fund» - Il Recovery Fund per lo stadio	De Lazzari Marco	5
16/12/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	12 L'ora dell'asfalto Pronta la rotatoria lungo il Terraglio	Sperandio Alvise	7
16/12/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	13 Rilancio di Porto Marghera, 14,5 milioni dal Mise - Area di crisi, arrivano 14,5 milioni	Sperandio Alvise	8
16/12/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	13 Venturini: «Facciamo squadra, ora la Zls»	...	10
16/12/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	19 Oltre un milione per due nuove piste ciclabili	G.Bab.	11
16/12/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	19 Strade e viabilità, mini rivoluzione entro l'estate	Babbo Giuseppe	12
16/12/2020	<b>Giornale di Vicenza</b>	19 Cantiere Tav ad Est 36 edifici da abbattere - Cantiere Tav a est 36 abbattimenti Trincea in dubbio	Negrin Nicola	13
16/12/2020	<b>Italia Oggi</b>	39 Costruzioni Testo unico in arrivo	...	15
16/12/2020	<b>Manifesto</b>	6 Se una circolare aggira la legge	De Petris Loredana - Nugnes Paola	16
16/12/2020	<b>Mattino</b>	39 Cinque anni di Nagorà, la piazza telematica per il futuro di Napoli	Tuccillo Francesco	17
16/12/2020	<b>Nuova Venezia</b>	20 Malamocco, conca difficile da riparare Zincone: «Ci sono altre soluzioni»	Vitucci Alberto	18
16/12/2020	<b>Nuova Venezia</b>	20 Thetis, stipendi a rischio lavoratori preoccupati Prima grana per Miani	A.V.	20
16/12/2020	<b>Nuova Venezia</b>	31 Due nuove ciclabili per 1,2 milioni di euro	G.Ca.	21
16/12/2020	<b>Riformista Napoli</b>	14 «Ora un Piano urbanistico per la città» - «Basta con gli elenchi pensiamo a costruire una visione della città»	Sabella Francesca	22
16/12/2020	<b>Tribuna Treviso</b>	22 Bosco ed Edison, il Comune tra due grane Ora si rischiano danni e ricorsi milionari	de Wolanski Federico	24

**ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA.** Si iniziano a predisporre anche in territorio comunale i lavori della tratta Verona-Vicenza

# Tav, a Borgo Venezia cantiere da 300 persone

Primo passo è la bonifica bellica. Segala: «Chiederemo che la rotatoria e l'allargamento di strada Mattaranetta rimangano». In primavera toccherà a Porto San Pancrazio

**Chiara Bazzanella**

Trincee di verifica e indagini per la realizzazione della Tav si stanno traducendo nei primi cantieri. Quello partito venerdì a San Martino Buon Albergo interessa anche l'est veronese. Dietro l'isola ecologica di Mattarana, a Borgo Venezia, al fianco degli orti per gli anziani, un'ampia area per lo più comunale è stata completamente circondata da una lunga recinzione arancione da cantiere.

Si tratta di una fascia di terreno ceduta a Ferrovie per la realizzazione della Tav, tratta Verona-Vicenza.

Sempre venerdì è stato inoltre siglato formalmente l'accordo con la Psp Invest di Merano per concertare la realizzazione delle opere del centro sportivo, Adige Docks, che spunterà a Porto San Pancrazio. In un terreno ceduto dalla Psp, con tutta probabilità, prenderà il via il secondo cantiere su suolo scaligero per l'alta velocità, tra marzo e aprile prossimi.

Circa il cantiere dietro via Mattarana, a Palazzo Barbieri è solo arrivata la comunicazione, stringata e urgente, che l'area sarebbe stata occupata per i lavori. Di più non serve, visto che si tratta di un'occupazione per pubblico interesse.

Per ora è iniziata la bonifica da ordigni esplosivi, come si legge sull'unico cartello affisso sulla rete. Le tempistiche su quando arriveranno i con-

tainer che, sul posto, ospiteranno una cittadella di oltre 300 persone tra operai e tecnici, al momento sono note.

Nel frattempo ci sono delle concertazioni in corso con il General Contractor Iricav Due, cui Rete Ferroviaria Italiana ha affidato il primo lotto del tracciato Verona-Vicenza, da realizzare in poco meno di sette anni.

Dice l'assessore all'urbanistica, Ilaria Segala: «Si sta valutando di fare in modo che la rotatoria e l'allargamento di strada Mattaranetta, insieme ad altre opere propedeutiche al cantiere, possano diventare permanenti, senza che siano smontate una volta ultimato l'intervento. Ma non abbiamo ancora una lista precisa su cui ragionare».

Le opere sarebbero apprezzate dal parlamentino della settima circoscrizione che, già nel 2016, aveva approvato la richiesta del Pd di realizzare un nuovo tratto di strada di collegamento con via Mattaranetta e via della Polveriera, al confine con gli orti degli anziani, e di rendere più funzionale l'uso della tangenziale Est con la realizzazione di una rotonda su via Mattarana, a valle dell'incrocio della tangenziale.

Dice Stefano Vallani, consigliere comunale del Pd: «Il campo base dietro l'isola ecologica diventerà per diversi anni sede operativa per gli uffici del cantiere e abitazioni per le centinaia di maestranze che saranno impegnate

lungo il lotto in costruzione. È importante provvedere a una serie di interventi per non stravolgere il luogo, ora verde e con una viabilità secondaria usata dai veronesi per raggiungere gli orti, fare footing e passeggiare».

Il secondo step per la tratta della Tav su suolo scaligero, come detto, potrebbe riguardare Porto San Pancrazio.

Spiega Paolo Bertelli, coordinatore del progetto per conto della Psp di Merano: «L'accordo ci ha permesso di concertare le cosiddette interferenze. La più importante, tra queste, riguarda il ponte di collegamento tra Borgo Venezia e il Pestrino che passerà sopra viale Venezia e quindi la ferrovia, portando teleriscaldamento, acquedotto, fognatura e una nuova linea elettrica più potente a Porto San Pancrazio. Ma ci sono poi anche opere a terra, come il sistema delle acque e i vari cavi previsti. Inoltre abbiamo ceduto una parte di terreno che sarà utilizzato da Ferrovie già in primavera come pista di cantiere. All'inizio del prossimo anno demoliremo l'edificio, l'ultimo magazzino ancora in piedi, e poi avverrà il passaggio».

La procedura è sempre espropriativa ma, avendo trovato l'accordo, i tempi saranno più celeri.

Sempre in primavera, Covid permettendo, insieme ai cantieri per la Tav, potrebbero partire anche quelli per dare vita ad Adige Docks. ●





La grande area recintata per il cantiere Tav dietro strada Mattaranetta a Borgo Venezia FOTO MARCHIORI



Il primo intervento sarà la bonifica da eventuali ordigni esplosivi

## Summit con Rfi

# Alta velocità: ridurre espropri e demolizioni

**VICENZA** Le demolizioni previste si riducono da 42 edifici a 36, ma l'ipotesi di portare i binari in trincea non sembra essere la panacea di tutti i mali, anzi. «Il cantiere per realizzare il passaggio in trincea potrebbe provocare ulteriori demolizioni ed espropri, che tra l'altro servirebbero solo in fase di cantiere» precisa il sindaco, Francesco Rucco. È lui, ieri, ad aver partecipato con gli assessori alle Infrastrutture e ai Lavori pubblici, Mattia Ierardi e Matteo Celebron, al vertice in videoconferenza con i tecnici di Rfi incaricati di redigere il progetto per la prosecuzione del tracciato dell'alta velocità ferroviaria da viale del Risorgimento verso Padova. In sostanza, della tratta a est del capoluogo berico. La base di partenza è stata la soluzione di un raddoppio dei binari in superficie ma dal Comune è arrivata la richiesta di «approfondire il passaggio in trincea – afferma Rucco – di ridurre al massimo il numero di demolizioni e di introdurre tutti gli interventi di mitigazione possibili, a partire dalle barriere verdi antirumore». Entro fine gennaio nuovo incontro per valutare la risposta alle richieste della città. (g.m.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# “Nuovo” Euganeo: oggi la consegna dei lavori

► Lo stadio a disposizione dell'impresa che realizzerà curva coperta e 2 palasport

## IL CANTIERE

**PADOVA** Sotto l'albero ci sarà il regalo di Natale tanto atteso dai tifosi, dalla società e da Diego Bonavina. Oggi alle 14,30, infatti, lo stadio Euganeo verrà a messo ufficialmente a disposizione dell'impresa edile Esteel di Roma, che ha vinto l'appalto per trasformare la curva sud e realizzare due palazzetti per le attività di base. Alla “consegna”, oltre all'assessore allo Sport, interverranno il sindaco Sergio Giordani, il presidente del Coni Gianfranco Bardelle, il presidente del Calcio Padova Daniele Boscolo Meneguolo, alcuni dirigenti, i responsabili della ditta, i progettisti e una delegazione di supporter biancoscudati.

Il progetto prevede appunto la realizzazione della curva sopra l'attuale pista di atletica e la costruzione di due palasport, entrambi con pavimento in parquet e illuminazione a led. La tribuna dietro alla porta sarà ad appena sei metri dal campo, mentre i seggiolini bianchi e rossi verranno messi in modo da comporre il simbolo del Calcio Padova. L'opera costerà 5milioni e 800mila euro, finanziati da Credito Sportivo, Coni e Fondazione Cariparo.

«L'avvio dell'intervento è un'importante novità - ha sottolineato il primo cittadino - che siamo contenti di presentare alla vigilia delle festività. Sta per partire, infatti, la costruzione della nuova curva sud coperta, che potrà accogliere 3mila 200

spettatori, ma i lavori serviranno anche per realizzare due palazzetti, ciascuno dei quali disporrà di 1.200 posti a sedere. E alla fine l'Euganeo rimesso a nuovo potrà ospitare pure concerti di livello internazionale, quando l'emergenza-Covid cesserà. Abbiamo scelto una soluzione di buon senso e senza sprechi».

«Oggi - ha aggiunto Bonavina - per me si concretizza un sogno. Per la prima volta si interviene all'Euganeo, 26 anni dopo l'inaugurazione, per trasformarlo in un impianto accogliente e funzionale, in grado di soddisfare sia i tifosi biancoscudati, che gli appassionati degli altri sport, dato che dietro alla nuova curva Fattori sorgeranno le due strutture polivalenti, una per la pallacanestro e l'altra per il calcio a cinque».

L'impresa Esteel poco tempo fa era intervenuta per sistemare anche l'Olimpico di Roma.

**Nicoletta Cozza**



SODDISFAZIONE L'assessore allo sport Diego Bonavina



## Grandi opere sportive

### Il Comune rilancia su stadio e palasport «Puntiamo sui fondi del Recovery Fund»

I soldi del Recovery Fund per realizzare il nuovo stadio a Tessera, la piscina olimpionica e il nuovo palasport. Il Comune pensa a chiedere i fondi europei per la ripartenza post-Covid per sbloccare i progetti per gli impianti sportivi. Ad annunciarlo il presidente della Commissione Sport Matteo Senno.



De Lazzari a pagina XI PROGETTI Il nuovo stadio

# Il Recovery Fund per lo stadio

► Mozione di maggioranza in Comune per sbloccare l'iter per il nuovo impianto, la piscina e il palasport ► «Adeguare il Penzo non significa abbandonare il progetto del nuovo impianto previsto a Tessera»

**MATTEO SENNO**

Per il presidente della Commissione Sport in Consiglio comunale  
«è una grande occasione approfittare di questo strumento europeo»

## GRANDI OPERE

**MESTRE** Aggrapparsi al Recovery Fund per sbloccare l'impasse sul nuovo stadio e le altre grandi opere sportive cittadine, dal nuovo palasport alla piscina olimpionica. Ecco il "colpo in canna" del Comune, primo passo di un percorso approvato all'unanimità dalla maggioranza di Ca' Farsetti con apposita mozione per "proseguire le interlocuzioni con soggetti, sia pubblici che privati - recita il testo votato il 5 novembre 2020 - per ricercare ulteriori fonti di finanziamento per lo sviluppo del territorio metropolitano veneziano. Anche per favorire la nascita di una "Cittadella dello sport" di livello internazionale e degna del capoluogo del Veneto".

## LA RICHIESTA

«Capendo la difficoltà di procedere tramite investimenti privati in questo particolare momento storico inaspettato - spiega Matteo Senno, presidente della Commissione Sport del

Comune - il sindaco Luigi Brugnaro ha già presentato richiesta formale al Governo di inserire tra i progetti da finanziare a Venezia col Recovery Fund anche la realizzazione di stadio, palasport, piscina olimpionica e cittadella dello sport. Una grande occasione, approfittare di questo strumento europeo che darà all'Italia parecchi miliardi di euro per la ripresa di tutta l'economia».

Il consigliere Senno ricorda le rassicurazioni che Vincenzo Spadafora, ministro per le Politiche giovanili e lo Sport, aveva rilasciato a fine settembre rendendo pubblica di voler destinare al settore sportivo un miliardo e mezzo delle risorse riservate all'Italia dal Recovery Fund («Stiamo lavorando su progetti per l'impiantistica sportiva per una richiesta da un miliardo» e «altri 500 milioni per progetti di socialità rivolti ai giovani che coinvolgano direttamente le società sportive e le associazioni sportive dilettantistiche» le parole di Spadafora).

## IL PIANO B

La "mission impossible" di scovare finanziatori per il nuovo stadio è stata ammessa sabato scorso da Duncan Niederauer, da 10 mesi presidente del Venezia Fc di Serie B, nell'annunciare un "ripensamento" del progetto (che con il suo predecessore Joe Tacopina comprendeva anche un hotel e un parco commerciale) senza con questo farne intendere il definitivo accantonamento. «Accolgo con piacere la volontà di Niederauer di lavorare assieme per migliorare il Penzo - aggiunge Matteo Senno - che, essendo il secondo stadio più antico d'Italia, ha la necessità primaria di essere modernizzato e



reso più comodo. Avvieremo un confronto sulla copertura dei settori distinti e curve, sul rinnovamento dei locali interni e la sostituzione dei fari d'illuminazione. E va affrontato con particolare attenzione il tema dei collegamenti più veloci tra Sant'Elena e la terraferma, indispensabili per portare allo stadio un maggior numero di tifosi».

Allo stesso tempo però «Migliorare il Penzo non deve significare abbandonare il progetto di realizzare quel nuovo im-

pianto che, per questa amministrazione, rimane un'opera alla quale la nostra città non può rinunciare. Lo abbiamo dimostrato in questi anni con l'approvazione da parte del consiglio comunale, per la prima volta nella storia, del pubblico interesse e del progetto preliminare. E lo abbiamo ribadito di nuovo con la mozione di poche settimane fa per chiedere al Governo di poter accedere ai finanziamenti del Recovery Fund». La priorità del Comune resta dunque la costruzione a

Tessera di «una struttura moderna, ecosostenibile e polivalente da utilizzare 7 giorni su 7 anche per intrattenimento, concerti e attività culturali. Con migliaia di posti di lavoro sia in fase di costruzione sia in fase di attività. Non è una sfida semplice - chiude Senno - e da troppi anni se ne continua solo a parlare illudendo i tifosi, ma siamo pronti a giocare tutte le carte che abbiamo a disposizione».

**Marco De Lazzari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FONDI EUROPEI Il Comune rilancia il progetto per lo stadio con la richiesta dei fondi europei stanziati per la ripresa economica



# L'ora dell'asfalto Pronta la rotatoria lungo il Terraglio

**ULTIMI RITOCCHI  
SOTTO IL CAVALCAVIA  
DI VIA DA VERRAZZANO  
ALLO STUDIO  
UNA SOLUZIONE  
PER VIA MIRANESE**

## VIABILITÀ

**MESTRE** Manca solo l'ultima parte di asfaltatura, che sarà completata stanotte, e la posa del verde nelle aiuole, al centro e sui lati. Poi la nuova rotatoria sul Terraglio, sotto il cavalcavia Da Verrazzano, all'incrocio con via Ceccherini sarà pronta e percorribile nella sua versione definitiva. Così il Comune porta a casa l'intervento con tre settimane d'anticipo visto che, come si legge sul tabellone nel cantiere, la consegna dei lavori era prevista per il prossimo 7 gennaio. È una sorta di regalo sotto l'albero, quest'intervento che elimina uno degli incroci più trafficati in una zona strategica per la viabilità, dove passano migliaia di veicoli al giorno nella direttrice d'ingresso e uscita dal centro e verso la tangenziale.

## GLI INTERVENTI

Si tratta di un'altra rotatoria che va ad aggiungersi a quelle già realizzate ai Quattro Cantoni, tra via Circonvallazione-Carducci-Piave e Miranese, in via padre Giuliani sia dalla parte di via Einaudi che da quella di quartiere San Paolo, in quest'ultimo caso con l'innesco della pista ciclabile. Si aggiunge, poi, quella sulla Miranese a Chirignago. Anche sul Terraglio, come nei precedenti casi, si era partiti con un periodo di sperimentazione per testare la funzionalità dell'opera,

la fluidità e la sicurezza della circolazione, senza che siano emersi problemi. Si è perciò passati ai lavori con la posa dei cordoli e le opere complementari e adesso siamo giunti al termine, come annuncia il sindaco Luigi Brugnaro sul suo profilo Twitter. L'asfaltatura è stata stesa ieri notte e sarà finita stanotte. Sono pronti anche gli innesti laterali di svolta riservata e gli attraversamenti pedonali. Nell'ambito del cantiere è stata realizzata, inoltre, l'ingresso diretto al vicino supermercato dalla rampa di salita sul cavalcavia Da Verrazzano salendo dal Terraglio. Complessivamente i lavori sono costati mezzo milione di euro. «Gli obiettivi che ci eravamo prefissi erano molteplici - spiega Renato Boraso, assessore alla Mobilità - La rotatoria ci permette di rendere il traffico più sicuro, in passato in quell'incrocio ci sono stati incidenti anche gravi; di diminuire i tempi di attesa ed eliminare le code che venivano create dal semaforo, soprattutto nelle ore di punta; di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico; e, non ultimo, di riqualificare la zona».

In primavera, quando le temperature torneranno ad alzarsi, saranno ultimate le finiture e sarà data la ripassata finale al manto stradale. Intanto, sempre in tema rotatorie, l'assessore Boraso annuncia che a febbraio partiranno i lavori per rendere definitiva quella sperimentale di Tessera, all'incrocio tra via Orlanda e via Triestina, e che è stato avviato lo studio di fattibilità per quella da ricavare sulla Miranese, sotto la tangenziale: un'opera molto impegnativa, quest'ultima, che rivoluzionerebbe il traffico nella zona della Giustizia.

**Alvise Sperandio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

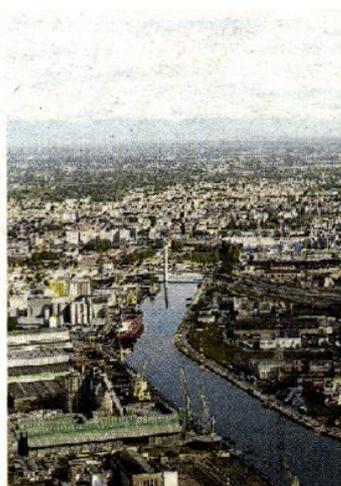


**VIABILITÀ** I lavori di asfaltatura della nuova rotatoria del Terraglio sotto il cavalcavia di via Da Verrazzano



# Rilancio di Porto Marghera, 14,5 milioni dal Mise

Il ministero dello Sviluppo economico crede nel rilancio di Tessera. Dal 18 gennaio si potrà partecipare al bando da 14,5 milioni per lo sviluppo di progetti di sviluppo nell'area di crisi industriale che comprende Porto Marghera e l'isola di Murano. Al bando potranno partecipare progetti che prevedono un investimento minimo di un milione di euro. A presentarli potranno essere singoli imprenditori o reti d'impresa, come sottolineato dal presidente di Confindustria Vincenzo Marinese. Soddisfazione in Regione e in Comune per l'intervento del Governo a favore del rilancio produttivo.



**NUOVO BANDO** L'area industriale di Porto Marghera

**Sperandio** a pagina XIII

## Area di crisi, arrivano 14,5 milioni

►Bando del ministero dello Sviluppo economico per attirare nuovi investimenti nel polo produttivo di Marghera e Murano ►Per accedere ai finanziamenti basta presentare un progetto da un milione di euro, anche attraverso le reti di impresa

**L'INTERVENTO SI INSERISCE NEL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE GIÀ FINANZIATO DALLA REGIONE**

### IL RILANCIO

**MARGHERA** Quattordici milioni e mezzo di euro. È la somma messa a bando dal ministero dello Sviluppo economico, in accordo con la Regione, per il rilancio dell'area industriale di crisi complessa di Venezia, comprendente Porto Marghera ma anche l'isola di Murano. L'obiettivo è favorire l'arrivo di nuovi investimenti e attività produttive. Il bando sarà a sportello, che aprirà il prossimo 18 gennaio, e le risorse saranno distribuite non appena saranno disponibili le progettualità. Due le novità, rispetto ad analoghe iniziative precedenti: la soglia minima di spesa per progetto è scesa a un milione di euro e l'accesso sarà consentito anche alle reti d'impresa, individuate come caratteri-

stica del tessuto socio-economico cittadino.

### LA SINERGIA

Soddisfatto il presidente del Veneto Luca Zaia. «Si tratta di una decisione molto importante - afferma - in un momento storico critico in cui vi è la necessità di sostenere concretamente le azioni di rilancio industriale delle nostre aziende in questa persistente fase di crisi pandemica. Ringrazio il Mise e Invitalia per l'ottima collaborazione, che si concretizza oggi nel sostenere progetto di reindustrializzazione su cui la nostra regione è concentrata». Dalla Regione viene sottolineato che la scelta del ministero tiene conto dell'impegno e dei risultati raggiunti finora per quanto concerne l'impiego delle risorse regionali nell'ambito del lavoro: sono 8,1 i milioni di euro messi a disposizione dell'area e al 30 ottobre scorso risulta che, nell'ambito del reinserimento lavorativo, sono stati ammessi a finanziamento 42 progetti riguardanti 233 aziende che hanno coinvolto 371 lavoratori; quanto, invece, all'ambito d'innovazione aziendale di prodotto, di processo o organizzativa, i progetti ammessi ammontano a 34 e coinvolgono 36 aziende e 320

lavoratori occupati. «I grandi progetti industriali sono due per agevolazioni finanziarie pari a 5 milioni e mezzo di euro e un valore complessivo degli investimenti di circa 10 milioni di euro», è precisato.

Commenti positivi arrivano anche dagli assessori regionali allo Sviluppo economico Roberto Marcato e al Lavoro Elena Donazzan.

«L'area di Porto Marghera, in particolare, è strategica per lo sviluppo dell'intera regione - dice Marcato - L'opportunità offerta in questo momento di emergenza sanitaria e di pesante incertezza dello scenario economico regionale, assume un significato ancora più notevole, aprendo uno spiraglio per il futuro prossimo». «È un grande risultato che pre-



mia l'impegno costante nel rafforzare azioni di reindustrializzazione dei nostri territori - gli fa eco Donazzan - Un bando dall'ingente importo, frutto del cofinanziamento dell'area Lavoro della Regione, a ulteriore riprova di quanto sia per noi importante offrire possibilità di sviluppo dell'area di crisi complessa veneziana».

### GLI INDUSTRIALI

Plaude anche Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia e Rovigo e vicepresidente di RetImprese. «L'obiettivo è incrementare l'occupazione nel territorio comunale - sottolinea - Una nuova opportunità di sviluppo per le aziende che si sommerà ai vantaggi derivanti dalla Zona logistica semplificata, intorno alla metà dell'anno prossimo. I requisiti di accesso sono migliori rispetto a quelli del 2019. E anche grazie alle nostre richieste se oggi sono ammesse le reti di imprese e se il valore minimo degli investimenti è sceso a un milione di euro. Queste condizioni daranno spazio a nuove tipologie di aziende e a programmi di aggregazione. Tre o più imprese potranno, pertanto, condividere progetti per la rivalutazione della nostra area industriale».

**Alvise Sperandio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BANDO STATALE Nuova linfa per il rilancio del polo industriale

(Nuove Tecniche/ Luca Padovani)



## Venturini: «Facciamo squadra, ora la Zls»

«LA PRIORITÀ  
ASSOLUTA  
È DARE PIENA  
OPERATIVITÀ  
ALLA ZONA  
LOGISTICA  
SEMPLIFICATA»  
IL COMUNE

**MESTRE** Soddisfazione in Comune per l'annuncio del nuovo bando ministeriale per il sostegno ai progetti di insediamento nell'area di crisi veneziana che comprende Porto Marghera e l'isola di Murano. Per l'assessore allo Sviluppo economico del Comune Simone Venturini «il nuovo bando da 14,5 milioni di euro del Mise per sostenere investimenti nell'area di crisi industriale complessa di Venezia è un'ottima notizia e conferma l'attenzione che tutte le istituzioni stanno dedicando a quest'area strategica per la ripartenza del Paese. I requisiti previsti dal nuovo bando, inoltre, do-

vrebbero consentire una maggior partecipazione da parte delle imprese del nostro territorio, facendo così tesoro delle precedenti esperienze».

In questo caso il Comune, spesso critico nei confronti del Governo per quanto riguarda l'attenzione a Venezia e alle sue problematiche, riconosce l'importanza dell'intervento statale. «Su Porto Marghera - prosegue Venturini - tutte le istituzioni stanno veramente facendo squadra. Ora tutti gli enti devono lavorare in tempi rapidi per mettere a disposizione dello sviluppo dell'area anche le agevolazioni previste dalla Zona logistica semplificata, così da accelerare il processo di riconversione industriale in atto e favorire l'insediamento di nuove iniziative economiche e l'attrazione di nuovi investimenti. L'avvio con piena operatività della Zls è infatti una priorità assoluta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Oltre un milione per due nuove piste ciclabili

► Saranno realizzate tra Ca' Pirami e Passarella di Sotto e in via Danimarca  
**JESOLO**

Due nuove piste ciclabili per migliorare i collegamenti sul territorio jesolano, aumentare la sicurezza della circolazione e promuovere il cicloturismo. Sono i percorsi lungo via Danimarca e tra Ca' Pirami e Passarella di Sotto. In totale 1 milione e 200 mila euro di investimenti, da parte del Comune e della società Veritas Spa. Il primo cantiere ad aver aperto è alle porte del Lido di Jesolo lungo via Danimarca dove da qualche settimana gli operai sono al lavoro per realizzare il tracciato di circa mezzo chilometro tra le vie Corer e Papa Luciani per circa 400 mila euro. La pista si svilupperà su sede propria con una larghezza di 2,5 metri, delimitata dalla carreggiata stradale da una aiuola verde. Dall'intersezione con via Corer il percorso costeggerà il piano campagna e, con una passerella oltrepasserà il canale delle Dune per arrivare in corrispondenza della rotatoria su via Papa Luciani. È prevista inoltre la predisposizione per nuovi impianti di illuminazione. Da gennaio 2021 apriranno anche i cantieri della ciclabile che unirà le frazioni di Ca' Pirami e Passarella. Si tratta del secondo stralcio

delle opere previste come compensazione per l'ampliamento del lotto ovest della discarica Jesolo, nella località di Piave Nuovo. Il primo stralcio, tra Jesolo paese e Ca' Pirami è stato infatti ultimato negli scorsi anni. I lavori, per un importo di circa 800 mila euro, porteranno alla costruzione di una pista ciclopedonale lunga due chilometri, sviluppata sul lato destro di via Tram in direzione di Passarella di Sotto. Realizzata su sede propria avrà una larghezza massima di 2,5 metri e si sovrapporrà all'attuale canale consortile che sarà tombato e riscavato sul lato campagna. Sanno inoltre spostate e modificate tutte le opere idrauliche presenti nell'area e delimitato il tracciato dalla carreggiata stradale con un'aiuola verde dove saranno messi in posa i cavi per l'illuminazione pubblica. «Con l'apertura del cantiere di via Danimarca - dice l'assessore ai Lavori Pubblici, Roberto Rugolotto - e i lavori della ciclabile tra Ca' Pirami e Passarella ci prepariamo a consegnare alla città nuovi percorsi per la fruizione del territorio per l'estate 2021. Queste opere permetteranno di mettere in sicurezza gli spostamenti dei cittadini e degli ospiti, ampliando, soprattutto sull'entroterra, le opportunità del cicloturismo. Per i residenti sarà più facile spostarsi sulle due ruote, dall'abitato di via Corer verso piazza Milano e, ugualmente, da Passarella verso il centro storico». (G.Bab.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Strade e viabilità, mini rivoluzione entro l'estate

## ERACLEA

Lavori pubblici, proseguono gli interventi programmati dal Comune. Dopo l'esecuzione di quelli nella frazione di Torre di Fine, continuano i lavori di rifacimento e sistemazione della viabilità su tutto il territorio comunale. In particolare a Eraclea mare è iniziata la sistemazione della viabilità anche in previsione della prossima stagione estiva. Si tratta di un intervento molto atteso dai residenti, più volte sollecitato negli ultimi anni.

Come da programma, le attività si sono concentrate principalmente sulle vie Tamerici, Robine e Tulipani, dove è stata effettuata la fresatura completa del manto stradale, con ripresa degli avvallamenti, e sistemazione e messa in quota dei chiusini con l'esecuzione della nuova asfaltatura. Altri interventi sono in corso in via Dei Lecci e via Abeti, dove in alcune aree oltre al rifacimento di tratti del manto stradale, verranno collocate le coronate dei marciapiedi e riposizionate le betonelle sconnesse: in questo

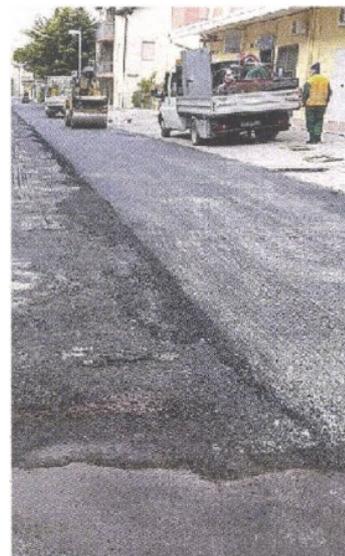
modo saranno eliminate le barriere architettoniche. Inoltre, verranno effettuati lavori sulla segnaletica orizzontale per definire tratti di pista ciclabile a raso con l'intento di rendere la località sempre più fruibile agli amanti delle due ruote.

## STRADE PIÙ SICURE

«Tutti gli interventi che sono stati avviati sono finalizzati al miglioramento della qualità delle strade e dei percorsi ciclopedonali aumentando il livello di sicurezza di cittadini e visitatori», spiega il vicesindaco Luca Zerbini. Non appena saranno ultimati i cantieri nella località balneare, la ditta incaricata dal Comune si sposterà nell'entroterra dove proseguirà con l'esecuzione definitiva dell'attesa rotatoria in località Brian, lungo la provinciale 54, tra la strada che conduce all'interno della frazione e quella che prosegue verso Caorle. Terminata la fase sperimentale e completato il progetto, la Città Metropolitana ha autorizzato l'intervento. Più volte i residenti avevano segnalato la pericolosità di questo incrocio.

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CANTIERE** Il rifacimento delle strade è già partito



**MAXI OPERA, TRINCEA IN DUBBIO**

Cantiere Tav ad Est  
36 edifici da abbattere **PAG 19**



**LA GRANDE OPERA.** Incontro tra il sindaco Rucco e i tecnici di Rfi

# Cantiere Tav a est 36 abbattimenti Trincea in dubbio

Avviate le interlocuzioni per definire l'ultimo tratto  
Sono previste 6 demolizioni in meno rispetto al 2014  
Il semi-interramento, però, aumenterebbe l'impatto

**L'obiettivo è diminuire le interferenze Chiesti ulteriori approfondimenti**

**FRANCESCO RUCCO**  
SINDACO DI VICENZA  
**Nicola Negrin**

La nota positiva è che rispetto a sei anni fa il numero delle demolizioni si è ridotto: sei case non dovranno essere abbattute a colpi di benna. Quella meno positiva è che comunque saranno 36 gli edifici che dovranno essere eliminati per far spazio alla nuova linea dell'alta velocità nella zona est del capoluogo; dalla trincea di viale Risorgimento a Setteca', per intenderci. Un numero significativo e che è stato oggetto ieri di un nuovo incontro tra il sindaco Francesco Rucco e i tecnici di Rfi. «L'obiettivo - afferma il primo cittadino - è quello di ridurre al massimo il numero delle demolizioni previste e di introdurre tutti gli interventi di mitigazione possibile, a partire dalle barriere verdi anti-rumore», che andrebbero ad aggiungersi a quelle classiche trasparenti. Non solo. «Ho chiesto al gruppo di lavoro - prosegue Rucco - di

approfondire anche l'ipotesi del passaggio in trincea». Soluzione che porterebbe un gran beneficio, vale a dire la ricucitura di un quartiere come la Stanga, ma anche un bel problema: l'incremento, se non il raddoppio, delle demolizioni necessarie per far spazio al cantiere e alla struttura di copertura dei binari.

**DI COSA SI TRATTA.** Il tratto è quello che attraversa la zona est di Vicenza. Nel 2014 veniva definito secondo «sub-lotto»; poi, quando si è deciso di mantenere la stazione di viale Roma e di spacchettare ulteriormente il primo tratto vicentino della Tav, è stato trasformato nel terzo lotto. Si stacca dalla trincea di viale Risorgimento e arriva fino a Grisignano di Zocco. Si sviluppa per 13 chilometri ed è stato definito come quello più problematico per via delle numerose abitazioni che sono state costruite accanto ai binari, soprattutto nella zona di Casale e della Stanga. Sono edifici che confinano con la linea ferroviaria e che dovranno essere demoliti, in particolare quelli a sud della linea dove è previsto il raddoppio. «La disciplina che ha introdotto la fascia di rispetto di 30 metri dai binari risale al 1980 - hanno spiegato ie-

ri mattina i tecnici di Rfi - e prima di quella data la distanza minima da rispettare per costruire in prossimità della ferrovia era di sei metri». Per questo, è stato detto, ci sono così tante case vicino ai binari in quei due quartieri della città. I progettisti hanno quindi fornito i numeri precisi che rispetto a quanto era stato ipotizzato nel 2014 ci saranno meno demolizioni: 36 e non le 42 di sei anni fa. Il sindaco a quel punto ha chiesto la possibilità di valutare anche l'ipotesi trincea, che sarà oggetto di studio nei prossimi mesi, ma avrebbe ricevuto una prima allerta: ipotizzare un semi-interramento significherebbe allargare la superficie occupata e, ovviamente, aumentare il numero delle interferenze e degli edifici da abbattere. Il percorso verso la definizione del progetto che l'amministrazione comunale intende condividere con la città, fa sapere il



Comune, prevede un nuovo incontro tecnico a metà del prossimo mese.

**I NUMERI.** Progetto del 2014 alla mano, il tratto Tav da Vicenza tribunale a Grisignano di Zocco, con il raddoppio della linea in parte a sud e in parte (da Grumolo in poi) a nord, avrà un costo di 1,3 miliardi, dei quali 46,5 milioni sono indicati per gli espropri. «Tale importo - si legge nella relazione generale - comprende anche il compenso per il periodo di occupazione temporanea per un periodo di tre anni». Dal tribunale fino a Grisignano di Zocco Rfi sei anni fa ha ipotizzato di pagare «900 euro al metro quadro per i capannoni e 1.650 euro al metro quadrato per le case» demolite. Per quanto riguarda le aree agricole l'indennità è di 15 euro al metro quadrato, mentre 150 euro al metro quadrato sarà la cifra versata per le aree edificabili. Numeri che ovviamente dovranno essere aggiornati. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La linea ferroviaria vista dalla passerella di strada Paradiso: i due binari ulteriori saranno realizzati a sinistra della ferrovia guardando la foto

## TAVOLO CHIUSO

# Costruzioni Testo unico in arrivo

**Lavorare sin dall'inizio per la definizione degli indirizzi generali delle leggi. Scrivere direttamente l'articolato e partecipare da protagonisti al complesso iter legislativo. È la metodologia che ha accompagnato il lavoro del tavolo tecnico istituito presso il ministero delle infrastrutture allo scopo di scrivere una nuova legge quadro «testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di costruzioni», che ha recentemente terminato il proprio lavoro «rimettendo nelle mani del ministero un testo completamente revisionato e certamente innovativo sotto molti aspetti, sul quale sono possibili e auspicabili miglioramenti», come si legge nella nota diffusa ieri dalla Rpt. «Si tratta di un traguardo importante che vede i professionisti tecnici in larga parte soddisfatti per le tante novità che esso contiene, pur nella consapevolezza che non tutte le loro istanze hanno trovato posto».**



## Edilizia

### Se una circolare aggira la legge

LOREDANA DE PETRIS, PAOLA NUGNES

**L**e leggi si applicano, non si interpretano. Accade invece spesso in Italia, che quando una legge piace poco, si ricorra ad una circolare interpretativa per lenirne gli effetti. È il caso della recente circolare a doppia firma del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del ministro per la Pubblica Amministrazione tesa a fornire chiarimenti interpretativi sugli effetti dell'articolo 10 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, anche conosciuto come decreto semplificazioni.

La norma in questione ha introdotto, fra le misure finalizzate alla semplificazione e all'accelerazione delle procedure amministrative per il rilancio delle attività economiche e produttive, numerose modifiche al testo unico dell'edilizia - DPR 6 giugno 2001, n. 380 - in particolare sul tema della disciplina delle distanze tra edifici, in caso di demolizione e ricostruzione - articolo 2-bis comma 1-ter - e sulla definizione degli interventi di ristrutturazioni edilizia - articolo 3, comma 1, lettera d) - del medesimo testo unico, con specifico riguardo sempre agli interventi di demolizione e ricostruzione.

Le semplificazioni introdotte determinano una più articolata previsione del nuovo organismo edilizio, che può essere diverso per sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planovolumetriche e tipologiche, rispetto al preesistente, con eventuali incrementi volumetrici per promuovere interventi di rigenerazione urbana.

Riguardo poi alle distanze tra edifici, l'edificio ricostruito, qualora le dimensioni del lotto di pertinenza non consentano la modifica dell'area di sedime, può essere riedificato nell'osservanza delle distanze legittimamente preesistenti, anche se in deroga da quelle minime fissate dal DM 1444/68. Anche in questo caso gli eventuali incrementi volumetrici riconosciuti possono avvenire anche fuori dalla sagoma dell'edificio originario e con il superamento dell'altezza massima, sempre nei limiti delle distanze legittimamente preesistenti.

L'articolo 10 del decreto ha inteso invece introdurre un maggior rigore per ciò che riguarda gli interventi sugli immobili sottoposti a tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio - d.lgs. 42/2004 - nonché, fatte salve le previsioni legislative e degli strumenti urbanistici vigenti, a quelli ubicati nelle zone omogenee A di cui al DM 1444/68 o in zone a queste assimilabili in base alla normativa regionale ai piani urbanistici comunali, nei centri e nuclei storici consolidati e negli ulteriori ambiti di particolare pregio storico e architettonico.

In questo caso gli interventi di demolizione e ricostruzione sono consentiti esclusivamente nell'ambito dei piani urbanistici di recupero e di riqualificazione particolareggiati, di competenza comunale, fatti salvi le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale, paesaggistica e urbanistica vigenti e rientrano tra gli interventi di ristrutturazione edilizia soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planovolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi volumetrici.

La Circolare interpreta questa volontà del legislatore tentando di attenuarne il maggior rigore. Innanzitutto obiettando che se tale regime ha senso e valenza per gli edifici vincolati ai sensi del d.lgs. n. 42/2004, altrettanto non può dirsi per gli edifici ubicati nelle zone omogenee A e in zone a queste assimilate dai piani urbanistici comunali, nei centri storici ovvero nelle aree comunque di particolare pregio storico o architettonico, atteso che in questo caso l'equiparazione voluta dal legislatore al regime degli edifici vincolati sarebbe solo tendenziale, essendo peraltro fatte salve le previsioni legislative e degli strumenti urbanistici.

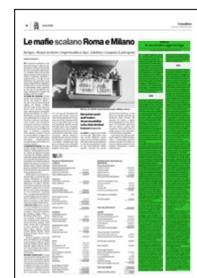
E poi interpretando quest'ultima clausola di "salvezza" come validità di eventuali disposizioni di leggi regionali e previsioni di strumenti urbanistici sia generali che attuativi, che consentano interventi di ristruttu-

zione edilizia mediante demolizione e ricostruzioni con limiti meno stringenti di quelli ordinariamente stabiliti dalla norma primaria in esame.

Gli autori della Circolare sembrano ignorare il costante orientamento della giustizia amministrativa, da ultimo richiamato e condiviso dalla Corte Costituzionale (Sentenza n. 31521 del 21/10/2020), secondo cui le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi urbani, laddove rientranti nell'ambito dei Centri Storici, ai sensi del comma 1 e del comma 4, lettera g), dell'articolo 10 del D.lgs. 42/2004, sono qualificabili come beni culturali indipendentemente dall'adozione di una dichiarazione di interesse storico-artistico ai sensi degli articoli 12 e 13 del codice. Tali beni sono quindi da considerarsi beni culturali ope legis, rispetto ai quali trovano necessaria applicazione le norme di tutela di cui alla parte II del Codice, fino a quando non intervenga una espressa verifica di interesse in senso contrario ex art. 12 (TAR Veneto Sez. III n. 927 del 8 ottobre 2018; Cons. Stato VI, sent. 5934/2014; Cons. Stato VI, sent. 482/2011; id VI sent. 4010/2013; id VI, sent. 4497/2013).

Dunque le norme di tutela e conservazione dei beni culturali e paesaggistici trovano applicazione non solo per gli immobili storici direttamente vincolati ma anche per quegli aggregati edilizi le cui caratteristiche tipologiche, morfologiche, costruttive ed architettoniche risultano fortemente connotative di un insediamento urbano storico. Ed essendo tale legislazione in materia esclusiva competenza dello Stato, le regioni e i comuni possono adottare norme e provvedimenti più restrittivi ma non meno stringenti della legge primaria.

In conclusione, la Circolare, che non vede peraltro alcun coinvolgimento del Mibac, rischia solo di produrre nuovi dubbi ed interpretazioni, solo forieri di possibili contenziosi amministrativi nei quali comuni e regioni rischiano di incorrere, se decidessero di non applicare la norma così come pubblicata in Gazzetta Ufficiale.



**Le idee**

**CINQUE ANNI DI NAGORÀ, LA PIAZZA TELEMATICA PER IL FUTURO DI NAPOLI**

**Francesco Tuccillo \***

**Q**uando nel 2015 proposi ai miei colleghi di creare una piazza telematica che aprisse il dibattito su alcuni temi riguardanti il nostro territorio e il suo tessuto socio-economico, avevo ben presenti i rischi connessi ad un'idea, comunque, dirompente per un'associazione di categoria.

In quel periodo, infatti, ricoprivo la carica di presidente dell'Acen, l'Associazione Costruttori Edili della provincia di Napoli, ed ero fin troppo consapevole degli effetti negativi che un simile progetto avrebbe potuto generare per un sodalizio come il nostro. Non mi preoccupavano tanto i possibili conflitti con le Istituzioni, le possibili strumentalizzazioni o le divergenze al nostro interno. Avevo il timore, invece, che si potesse determinare quella caduta di entusiasmo tipica di iniziative come quella che stava nascendo, tutte accompagnate da grandi aspettative, ma che alla distanza finiscono per frantumarsi contro il muro dell'asuefazione mediatica.

Ebbene, oggi, a distanza di cinque anni da quel 16 dicembre 2015, numeri alla mano, non posso non registrare che l'entusiasmo è cresciuto ogni giorno di più e che, grazie al sostegno dei soci fondatori, Acen, Ance Campania, Inarch e Omen, e alla dedizione di un gruppo ineguagliabile di professionisti, Nagorà è diventata un punto di riferimento per tutti coloro che sono interessati al dibattito pubblico sui temi dello sviluppo socio-economico della nostra regione.

Con più di novemila followers sui

social, con 500 articoli di esperti in ogni settore, ai quali si aggiungono gli articoli delle rubriche "La finestra" e "Sottovento", firmate rispettivamente da Paolo Macry e Carlo De Luca, l'agorà virtuale alla quale abbiamo dato vita ha affrontato numerosi temi di attualità, sempre con un approccio imparziale, con spirito critico e al tempo stesso costruttivo, tenendo ben presente un obiettivo: lo sviluppo della nostra città e dell'intera regione, il miglioramento delle nostre condizioni socio-economiche, dove con "nostre" ci si riferisce alla comunità intesa nel suo insieme.

Dai giovani alla fragilità del territorio, dal Mezzogiorno al turismo, dal ruolo delle periferie al valore del "brand Napoli", fino agli effetti collaterali della pandemia, che negli ultimi mesi stiamo esplorando da diverse angolazioni, proviamo a grattare la superficie per scoprire che cosa si nasconde sotto.

I nostri spunti di riflessione hanno trovato ogni giorno di più una specifica collocazione nel coro di voci di un'informazione sempre più contaminata dai social network. Con sobria ostinazione, Nagorà ha saputo farsi luogo di osservazione e di confronto, di analisi e di proposta, in una parola di approfondimento, dei problemi e delle opportunità, delle carenze e delle eccellenze del nostro tessuto produttivo e sociale.

La strada da fare, certo, è ancora tanta. Ma quella percorsa finora ci ha portati più lontano di quanto potessimo immaginare.

*\* Presidente Nagorà Laboratorio di idee*

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Malamocco, conca difficile da riparare Zincone: «Ci sono altre soluzioni»

La Provveditora in procinto di spostarsi al vertice del porto  
Già nel 2010 si sapeva che non poteva andare bene

**Alberto Vitucci**

«Rimettere a posto la conca di Malamocco? Non è semplice ma lo stiamo studiando. A me non interessa quello che è successo in passato. Il mio compito è cercare soluzioni». Cinzia Zincone, da anni dirigente del Provveditorato alle Opere pubbliche, è in procinto di passare al vertice dell'Autorità portuale veneziana come commissario. Pino Musolino ha infatti accettato la proposta di andare a presiedere il porto di Civitavecchia. E il nome che la ministra Paola De Micheli ha inteso per la sua successione è proprio quello di Zincone. Che tra qualche giorno potrebbe trovarsi a gestire i problemi della salvaguardia della laguna dalla parte del porto.

Una delle questioni più urgenti è proprio quella della «compatibilità» tra porto e Mose. Gli operatori, ma anche la Regione e il Comune, chiedono di trovare soluzioni. Non esclusa quella dell'off-shore, idea lanciata qualche anno fa da Paolo Costa, poi bocciata dall'ex ministro Delrio, adesso rimessa in pista anche se su basi meno faraoniche. «Intanto studiamo anche altre soluzioni, come quelle sperimentate qualche giorno fa», dice Zincone, «ad esempio l'apertura parziale della barriera di Malamocco». Ma intanto la conca c'è. Grande opera pensata nel

2003 proprio da Costa quando era sindaco per separare le esigenze della portualità da quelle della navigazione. Ma costruita con «gravi errori progettuali», come hanno sancito due anni fa i tecnici del Consorzio commissariato. I danni della mareggiata l'hanno messa fuori uso nel 2015, distruggendo le due porte lato mare e lato laguna. Ma le sue dimensioni sono inadeguate a ospitare le navi di ultima generazione. Occorrono interventi di fondo. 29 milioni per la riparazione delle porte. Cifre molto più alte per allargarla e sistemarle. 330 milioni buttati via, per ora.

Lo si sapeva già nel 2010. Quando agli atti dell'inchiesta che portò allo scandalo Mose si possono leggere intercettazioni tra i protagonisti alla ricerca di una soluzione. Nel giugno del 2010 è l'allora presidente del Porto Paolo Costa che ne parla al telefono con il presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati. Si cerca di non fermare i lavori della conca, allora in costruzione (progetto Technital, lo stesso progettista del Mose e lavori affidati alla Mantovani) cercando nel frattempo di convincere il governo di centrodestra guidato da Berlusconi a investire sui progetti e gli studi per il porto di altura. Mazzacurati ne parla con Gianni Letta, Costa si consulta con Marco Corsini, avvocato dello Stato e

suo fidato assessore ai Lavori pubblici negli anni Duemila. Alla fine la decisione. L'accordo di programma viene sospeso. I lavori della conca vanno avanti. Senza adeguamento. Anche questo sospeso, fino alla Valutazione di Impatto ambientale per l'off-shore».

Costa come sempre aveva capito. «Se fra sei mesi mi bocciano il porto di altura», diceva allora, «io torno da voi e vi dico: ragazzi, buttiamo via tutto e ricominciamo daccapo. Perché non possiamo fare diversamente». Invece le cose vanno diversamente. La conca viene finita con le sue dimensioni inadeguate (270 metri di lunghezza massima per le navi, le ultime container arrivano fino a 400). E il porto d'altura viene accantonato dal governo. Troppi 2 miliardi di euro per la piattaforma in Adriatico.

Nelle ultime settimane le chiusure ripetute del Mose (11 in due mesi) hanno fatto suonare l'allarme. E adesso il porto chiede soluzioni rapide per non morire. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10557 - Diffusione: 7763 - Lettori: 88000: da enti certificatori o autocertificati

**CHE COSA È**

## Un lavoro costruito con gravi errori

Sopra e in basso la conca di navigazione alla bocca di Malamocco. E' inadeguata per l'ingresso delle navi di grandi dimensioni. A sinistra il provviditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

## CARENZA DI LIQUIDITÀ

# Thetis, stipendi a rischio lavoratori preoccupati Prima grana per Miani

Stipendi in bilico per i cento lavoratori della Thetis. Non è una novità, perché negli ultimi mesi la mancanza di liquidità e i mancati pagamenti di servizi alla società del Consorzio Venezia Nuova ha messo a rischio i regolari stipendi. Adesso i circa cento dipendenti chiedono la sicurezza dei pagamenti, comprese le tredicesime.

Nel frattempo gli ammini-

stratori straordinari che governano il Consorzio dal 2015 sono stati considerati decaduti dalla nuova legge sull'Autorità per la laguna. Alloro posto è subentrato il commercialista Massimo Miani, nominato dalla ministra De Micheli, che da qualche giorno si è insediato nell'ufficio che era di Giuseppe Fiengo, l'avvocato dello Stato che si è dimesso il gior-

no dopo l'approvazione della legge. L'altro commissario è ancora al suo posto, e svolge le funzioni di direttore dei lavori per la commissaria Spitz. Un groviglio da chiarire. Non è chiaro infatti se sia legittima la scelta di abolire con un tratto di penna il controllo dell'Anticorruzione, voluto dopo lo scandalo Mose del 2014. Gli amministratori straordinari erano stati mandati in laguna per commissariare l'opera e non il Consorzio. Dunque si discute sul fatto che se ne debbano andare.

Ma se così, è allora è un'anomalia che uno si sia dimesso e l'altro: l'ingegnere torinese Francesco Ossola – sia rimasto al suo posto.

Intanto c'è da garantire il

posto di lavoro per 250 persone. Cento del Consorzio 100 di Thetis e una cinquantina della società Comar srl, anch'essa commissariata. E da decidere le modalità del passaggio del patrimonio e dei dipendenti alla nuova Autorità per la laguna e alla società che dovrà gestire il Mose, avendo a disposizione almeno 100 milioni l'anno per la manutenzione.

Materia per la nuova Autorità, che dovrà essere formata entro l'anno. Se ne parlerà con ogni probabilità anche al prossimo Comitato, convocato per il 21 dicembre con all'ordine del giorno il nuovo terminal per le navi e il rifinanziamento della Legge Speciale. —

A.V.



**JESOLO**

## Due nuove ciclabili per 1,2 milioni di euro

**JESOLO**

Due nuove piste ciclabili in via Danimarca e tra Ca' Pirami e Passarella di Sotto. Un investimento di 1 milione e 200 mila euro di Comune e Veritas. Lungo via Danimarca i lavori sono in corso per il tracciato di circa mezzo chilometro tra le vie Corer e Papa Luciani, costo circa 400 mila euro. La pista avrà una larghezza di 2,5 metri, delimitata dalla carreggiata stradale

da aiuola verde. Dall'intersezione con via Corer il percorso costeggerà il piano campagna e, con una passerella oltrepasserà il canale Delle Dune fino alla rotatoria su via Papa Luciani. Da gennaio apriranno i cantieri tra Ca' Pirami e Passarella. I lavori, per circa 800 mila euro, realizzeranno una ciclopedonale di 2 chilometri, sul lato destro di via Tram in direzione di Passarella di Sotto. —

**G.C.A.**

**Pica Ciamarra a Dema****«Ora un Piano urbanistico per la città»**

Il sindaco di Napoli Luigi de Magistris ha presentato una lista di dieci progetti da realizzare in sei mesi. L'architetto Massimo Pica Ciamarra: «La città non ha bisogno di elenchi ma di una visione chiara e lungimirante. Bisogna partire dai progetti già avviati, dalla manutenzione e dalla realizzazione del Piano urbanistico».

**Francesca Sabella** a pag 14

# «BASTA CON GLI ELENCHI PENSIAMO A COSTRUIRE UNA VISIONE DELLA CITTÀ»

→ Il sindaco de Magistris individua dieci progetti da realizzare in sei mesi. L'architetto Pica Ciamarra: abbiamo bisogno di un Piano urbanistico e di un programma credibile di manutenzione per le strade e il verde pubblico

**Francesca Sabella**

«**O**ccorre costruire una visione di Napoli, realizzare il Piano urbanistico comunale, progettare interventi-pilota per la Città metropolitana e iniziare a occuparsi della manutenzione ordinaria di parchi e strade». Massimo Pica Ciamarra, architetto di fama internazionale riscrive l'elenco delle iniziative che il sindaco Luigi de Magistris vorrebbe avviare o concludere di qui a maggio, quando terminerà il suo secondo mandato. L'architetto non ha immaginato di realizzare dieci progetti come l'attuale primo cittadino, perché spesso è più saggio limitare gli obiettivi così da poterli raggiungere davvero. E, a malincuore, bisogna ammettere che Dema è più volte balzato agli onori delle cronache per avere fatto l'esatto opposto: tanti annunci, nessun progetto portato a termine. L'ultima figuraccia risale a qualche settimana fa, quan-

do l'amministrazione arancione si è accorta di non avere i soldi per la manutenzione della Galleria Vittoria. Adesso il sindaco è tornato alla carica con una lista di "idee meravigliose" per la città che amministra da dieci anni. Si tratta di dieci progetti approvati con gli emendamenti al bilancio di previsione 2020-2022: il completamento della riqualificazione delle Vele di Scampia (già avviato con la demolizione della Vela Verde), la progettazione e la realizzazione del Parco archeologico della metropolitana-linea 1 a piazza Municipio del valore di otto milioni, il restauro del Maschio Angioino, la trasformazione di Castel dell'Ovo come attrattore turistico, il restyling del rione Sanità, il rifacimento delle strade del centro storico, la realizzazione del filobus del Frullone e del parcheggio a Pianura, la pista ciclabile a Corso Umberto, la costruzione del centro di raccolta di viale della Liberazione e varie misure in tema di sport ed eventi. Tutto molto bello, così tanto da sembrare un sogno. Peccato

che i napoletani corrano il rischio di svegliarsi, tra sei mesi, con l'amaro in bocca. Le intenzioni ci sono, i soldi no. Ma forse anche le strategie andrebbero riviste perché, leggendo l'elenco dei "buoni propositi" di Dema, appare chiaro come Napoli abbia invece altre priorità.

«Se si vuol dare un vero e forte segnale di trasformazione – spiega Pica Ciamarra – suggerisco di avviare tre interventi-pilota per la Città metropolitana: in un'area densa e definibile come "storica", in un'area di recente formazione definibile come "periferica" e in un'area "rada", scrivono interventi che diano concre-



tezza e materializzano la logica della "città dei 5 minuti". In questo modo i nostri territori potranno abbandonare il fondo della classifica nazionale delle città per qualità della vita». Napoli, infatti, è scivolata di nuovo tra i centri meno vivibili del Paese: è al 92esimo posto nella graduatoria sulla vivibilità delle province italiane stilata pochi giorni fa dal *Sole 24 Ore*. Ma da cosa bisogna partire per trasformare una città che presenta un'urbanistica risalente agli anni Novanta e che certamente non risponde più alle esigenze del ventunesimo secolo? «La trasformazione degli ambienti di vita è il risultato di un processo continuo che attraversa fasi successive – afferma l'architetto – C'è la costruzione della visione, ci sono i processi partecipativi, la programmazione, i confronti fra soluzioni alternative, la scelta del progetto da attuare, l'attività costruttiva. Impegna tempo, occorre ben gestirlo e ridurlo al minimo, ma si avvantaggia se c'è continuità amministrativa e impegno alla rapidità». E questa amministrazione, per esempio, potrebbe partire da iniziative che avrebbe già dovuto portare a termine fa anni fa e che invece sono ancora tra gli scaffali di Palazzo San Giacomo. «Suggerirei di partire dall'adozione

del Puc, previsto dalla legge regionale del 16 del dicembre 2014, più volte sollecitato anche assegnando nuovi termini sempre disattesi – sottolinea Pica Ciamarra – Un Puc comunque all'interno di una visione metropolitana sulla quale aprire effettivi processi partecipativi». E magari iniziare a lavorare su idee e progetti più o meno avviati. «Bisognerebbe portare a compimento opere progettate e appaltate, ma ormai fuori dai loro cronoprogrammi o addirittura ferme – dice l'architetto – e poi occuparsi della manutenzione ordinaria e straordinaria degli spazi pubblici e del verde cittadino. È scandaloso lo stato in cui si trovano, solo per esempio, il Parco della Rimembranza e il Virgiliano». Ecco di cosa avrebbe bisogno Napoli: di una visione, di progetti realizzabili, liberi da veli utopici e, dunque, di un'amministrazione che pensi davvero ai bisogni della città, non solo a salvarsi la faccia.

## I DIECI PROGETTI DI DEMA

- Completare la riqualificazione delle vele di Scampia
- Progettare e realizzare il Parco archeologico della Linea 1 della Metro
- Restaurare il Maschio Angioino
- Ristrutturare Castel dell'Ovo per renderlo un grande attrattore turistico
- Riqualificare il rione Sanità
- Rifare le strade del centro storico
- Realizzare il filobus del Frullone e il parcheggio di Pianura
- Costruire la pista ciclabile su corso Umberto
- Realizzare il centro di raccolta in Viale della Liberazione
- Misure per sport ed eventi

# Bosco ed Edison, il Comune tra due grane Ora si rischiano danni e ricorsi milionari

Ca' Sugana e i costruttori sperano nel ricorso. Si valutano anche sanatoria o demolizione delle costruzioni "illegittime"

Ca' Sugana tra l'incudine e il martello. Le due sentenze del tribunale amministrativo regionale (Tar) sul Bosco Verticale e Sull'ex Edison hanno messo il Comune in una situazione difficilissima: dovrà decidere come gestire la dichiarazione di illegittimità sull'edificazione dei due complessi residenziali fatta dal Tar, e qualunque decisione prenda, ad oggi, profila il rischio concreto di una pesantissima "penale" finanziaria. L'unica ancora di salvezza appare il ricorso in appello per annullare – in caso di vittoria – il giudizio del tribunale amministrativo.

## COSA È SUCCESSO

Accogliendo il ricorso della Mts immobiliare, il Tar ha dichiarato scorretto il procedimento edilizio sul quale si è basata la costruzione del Bosco Verticale in Resterà. Doveva essere sottoposto a un piano di recupero e a un piano direttore, invece è stato realizzato tramite sola Scia. E il Tar ha anche sottolineato che scorrette sono le altezze, sovradimensionate rispetto a quanto sarebbe stato ammesso. Si parla di due, tre piani in più. Per quanto riguarda invece l'ex cinema Edison – diventato appartamenti di lusso e galleria di negozi – accogliendo il ricorso dell'immobiliare Europa, il Tar ha contestato la definizione delle altezze bocciando la sopraelevazione di due piani fatta ristrutturando l'ex cinema. I due progetti al centro delle polemiche si sono basati sul Piano Casa applicato, dice sempre il Tar, scorrettamente.

## ORA CHE SUCCEDDE

Il Tar ha disposto che sia il Comune a gestire ora il da farsi. Ma le possibilità operative non paiono molte. Ca' Sugana ha annunciato ricorso in appello

per cassare la decisione del Tar. Se la sentenza sarà favorevole, tutto proseguirà come nulla fosse accaduto, permettendo l'agibilità dei due complessi. Ma i tempi non si prospettano brevi. Quindi? Stando a quanto trapela, il primo nodo che potrebbe venire al pettine è proprio quello dell'agibilità, che dovrebbe essere firmata da un tecnico. Se è indubbia la correttezza esecutiva delle opere, diventa molto più difficile certificare la loro fondatezza urbanistica stante l'"illegittimità" dichiarata dal Tar. Quindi potrebbe restare tutto in stand by fino all'appello. E siamo da capo.

## L'IPOTESI SANATORIA

Ca' Sugana, se volesse agire subito, potrebbe adottare la via della "sanatoria" (soprattutto per il Bosco Verticale), un percorso amministrativamente tortuoso che la potrebbe portare anche a imporre ai costruttori il pagamento di una sanzione, ma esporrebbe il Comune "sanante" alla rivalsa dei ricorrenti a cui il Tribunale amministrativo regionale ha dato ragione e che vogliono far valere la sentenza. Come se non bastasse, avendo l'amministrazione comunale stessa autorizzato a più riprese i procedimenti edilizi (anche davanti alle rimostranze di chi poi ha fatto ricorso), potrebbe essere chiamata in causa dai costruttori eventualmente sanzionati, che potrebbero chiedere conto – non illogicamente – delle autorizzazioni avute. Mazzate da tutte le parti insomma, per Ca' Sugana.

## L'IPOTESI DEMOLIZIONE

Sempre nel caso in cui l'appello non andasse a segno, altra strada sarebbe quella della "Rimessa in pristino". Ovvero, sulla base dell'"illegittimità" dichia-

rata, imporre ai costruttori la demolizione o lo smantellamento parziale delle altezze (non certo dell'intero edificio). Il caso riguarda soprattutto l'ex Edison perché è in centro, ubicazione che ha caratterizzato la sentenza di bocciatura dei due piani di sopraelevazione. Si immagina cosa vorrebbe dire in termini di ricadute legali e risarcitorie per le stesse ragioni di cui sopra, visto che Ca' Sugana ha sempre sostenuto la correttezza dei piani edilizi della Cazzaro e di Cecchin. Ecco perché nessuno oggi intende prendere in considerazione l'ipotesi.

## I TECNICI

Gli effetti di tutto questo terremoto ricadrebbero su tutti i tecnici che hanno gestito le partite: quelli che hanno deciso di percorrere la via breve dell'edificazione tramite Scia e che hanno ritenuto possibile sollevarsi in altezza; ma anche quelli del Comune che hanno avallato i progetti. Per Ca' Sugana si tratta dei due diversi dirigenti che sovrintendevano il settore Edilizia, dove transitavano le pratiche di Cazzaro e Cecchin: l'Urbanistica infatti, su Edison e Bosco Verticale fu esclusa, ma interrogato sulla bontà del progetto il dirigente di essa mise nero su bianco (inascoltato): «Il Bosco non va bene».

## LA SCORCIATOIA

All'orizzonte potrebbe esserci una "porta di servizio" legata all'approvazione della variante al Piano degli Interventi. Rivedendo alcune norme, Ca' Sugana potrebbe ridurre il danno, ma non evitarlo. Altra ipotesi: che i privati (costruttori e ricorrenti) si accordino per far decadere la battaglia. Si parlerebbe, nel caso, di soldi. —

FEDERICO DE WOLANSKI





CA' DELLE ALZAIÈ ovvero il Bosco Verticale di Treviso lungo il Sile



EX EDISON realizzato riqualificando l'ex cinema in pieno centro storico