

## Rassegna del 17/01/2019

### ANCE VENETO

17/01/2019	Gazzettino	9 Spiagge, arriva la sanatoria: stop di 2 anni ai canoni - Balneari, c'è la sanatoria: stop ai canoni per 2 anni	Di Branco Michele	1
17/01/2019	Gazzettino Padova	6 Un incontro per capire il cambiamento climatico	...	3

### SCENARIO

17/01/2019	Brescia Oggi	12 Edilizia, il lavoro è garantito Ma ai giovani non piace più	Giansanti Marta	4
17/01/2019	Corriere della Sera	28 La Lente - Costruzioni in crisi, il ministero apre il tavolo	Savelli Fabio	6
17/01/2019	Corriere delle Alpi	15 Domani il vertice con Anas sindaci e esponenti del governo	Aliprandi Irene	7
17/01/2019	Corriere delle Alpi	15 Padrin: «Ci aspettiamo che venga fatta chiarezza sui tempi»	L.A.	9
17/01/2019	Gazzettino	7 Intervista a Danilo Toninelli - Toninelli: «Noi contro l'autonomia? Battute da bar» - «Autonomia, niente ostacoli Vogliamo rispettare i tempi»	Vanzan Alda	10
17/01/2019	Gazzettino Padova	5 Strada del Santo, patto tra Comuni - Nuova statale del Santo "tangenziale" verso l'Europa	Cozza Nicoletta	12
17/01/2019	Gazzettino Padova	5 Giordani: «É indispensabile e lo spiegherò anche a Zaia»	Ni.Co.	16
17/01/2019	Gazzettino Treviso	15 Estensione e raddoppio: patto per la strada del Santo - «Pedemontana, bretella per Padova»	Favaro Mauro	18
17/01/2019	Gazzettino Treviso	11 Prima pietra per la nuova scuola: progetto da 2 milioni	Favaro Marco	21
17/01/2019	Gazzettino Venezia	8 Uffici, via il limite minimo dei 200 mq nella città storica	M.F.	22
17/01/2019	Gazzettino Venezia	8 Cvn, i lavoratori si mobilitano	R.Br.	23
17/01/2019	Gazzettino Venezia	19 Si riparla della "bretella" tra Moglianese e autostrada	n.der.	24
17/01/2019	Il Fatto Quotidiano	2 I costruttori: "Stop ai favori sulle gare ai concessionari"	...	25
17/01/2019	Manifesto l'ExtraTerrestre	2 Brevi&brevissime - Bioedilizia sul Trasimeno	...	26
17/01/2019	Mattino Padova	3 «Ossigeno per l'economia va fatta in tempi brevi»	Bellotto Carlo	27
17/01/2019	Mattino Padova	2 Pedemontana, i sindaci «Bretella per Padova» - Pedemontana patto tra enti «Una bretella per il Padovano»	Bellotto Carlo	29
17/01/2019	Mattino Padova	2 «Non possiamo restare isolati Servirà per il nuovo ospedale»	C.BEL.	32

**Il contenzioso  
Spiagge, arriva  
la sanatoria: stop  
di 2 anni ai canoni**

Stop di due anni alla riscossione dei canoni delle spiagge oggetto di contenzioso. Il governo Conte è pronto a varare una sanatoria in favore delle aziende balneari in lite con lo Stato. O comunque sospettate di aver violato le regole. Due emendamenti al Dl Semplificazioni, presentati ieri da Lega e M5s presso le commissioni Affari costituzionali e Lavori pubblici del Senato, prevedono una serie di facilitazioni per gli esercenti, a patto a che non ci siano procedimenti penali in corso.

Di Branco a pagina 9

**I provvedimenti  
Balneari, c'è la sanatoria:  
stop ai canoni per 2 anni**

- ▶ Emendamenti di Lega e 5 Stelle per le spiagge oggetto di contenzioso
- ▶ Unico requisito: non ci devono essere procedimenti penali in corso

**AMBIENTALISTI IN RIVOLTA: «SI PREPARA LA STRADA ALLA SVENDITA DEI LITORALI»**

**RANIERI (SIB): «CI SONO 300 AZIENDE IN ITALIA IN CRISI PER CALCOLI ERRATI, SERVIVA QUESTO»**

**IL CONTENZIOSO**

ROMA Stop di due anni alla riscossione dei canoni delle spiagge oggetto di contenzioso. Il governo Conte è pronto a varare una sanatoria in favore delle aziende balneari in lite con lo Stato. O comunque sospettate di aver violato le regole. Due emendamenti al Dl Semplificazioni, presentati ieri da Lega e M5s presso le commissioni Affari costituzionali e Lavori pubblici del Senato, pre-

vedono una serie di facilitazioni per gli esercenti, a patto a che non ci siano procedimenti penali in corso.

**L'ONERE**

«I procedimenti di riscossione coattiva dei canoni demaniali e i procedimenti amministrativi per il rilascio, la sospensione, la revoca e la decadenza di concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative, con esclusivo riferimento a quelle inerenti alla conduzio-

ne delle pertinenze demaniali, derivanti da contenzioso pendente alla data del 29 novembre 2018 – si legge nel testo della proposta di modifica avanza-



ta dalla Lega – sono sospesi sino al 29 novembre 2020». Una sospensione estesa «fino alla generale revisione del sistema delle concessioni» è richiesta invece dal Movimento 5 Stelle.

L'onere stimato nella proposta di modifica della Lega è pari a 72 milioni di euro nel 2019 e 12 milioni nel 2020, i Cinque stelle prevedono invece un maggior onere pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021. Insomma per almeno 24 mesi la lotta all'evasione contro chi pratica frodi operando nel campo dell'industria balneare si blocca. Ma la sanatoria promette di durare molto più a lungo, considerando che, in legge di Bilancio, Palazzo Chigi ha stabilito, in attesa di un decreto governativo che fissi nuove norme, una maxi-proroga di 15 anni nei confronti delle concessioni demaniali attualmente in vigore.

## L'INCASSO

Occorre ricordare che, dati del ministero dell'Economia alla mano, lo Stato incassa circa 100 milioni di euro dalle concessioni demaniali nel quadro di una industria nella quale operano 20 mila esercenti, con

un fatturato di 10 miliardi l'anno. Secondo l'Agenzia del Demanio l'evasione fiscale nel settore vale il 50% del giro d'affari nonostante un canone medio molto basso: appena 1,27 euro a metro-quadro per la parte non ricoperta da strutture. L'eventuale, nuova sanatoria (nel 2013 un emendamento del governo Letta prevedeva una rottamazione dei debiti pagando subito il 30% di quanto dovuto oppure il 70% in rate decennali) manda su tutte le furie il mondo ambientalista.

«È un colpo di spugna: dopo le norme approvate nella manovra come il salva ville sul demanio, la proroga della Bolkestein e il via libera a nuove concessioni con conseguente privatizzazione e cementificazione delle ultime spiagge libere – protesta Angelo Bonelli dei Verdi – prosegue l'assalto alle coste, preparando la strada alla sdemanializzazione ovvero alla svendita di un bene comune come i litorali del nostro Paese». Critici i costruttori edili. «Non possiamo accettare – polemizza il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, - che passi una norma che lede fortemente i principi comunitari e che viola ogni regola di trasparenza e concorrenza».

## LA NORMA

La norma, secondo l'Ance, appare del tutto in contrasto con i principi europei «che impongono a chi ha preso concessioni senza gara di mettere sul mercato il 100% dei lavori. L'auspicio – conclude Buia – è che si tratti di una formulazione sbagliata e che l'emendamento venga al più presto ritirato». «Ok a una sanatoria ma non si possono accettare altre soluzioni che non diano certezze agli operatori rimandandoli a date di scadenza entro le quali potrebbe non esserci una normativa definitiva» ha commentato Forza Italia.

## GLI INTERESSATI

«È un provvedimento richiesto da anni per risolvere una situazione che ha messo in crisi oltre 300 aziende balneari - commenta Leonardo Ranieri, vicepresidente Unionmareveneto Sib Confcommercio - che si sono trovate a pagare canoni esorbitanti per una errata applicazione della normativa sui valori "omi" e che con questo provvedimento possono avere una boccata di ossigeno»

**Michele Di Branco**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DEMANIO** I gestori degli stabilimenti balneari potranno non pagare per 2 anni i canoni oggetto di contenzioso

**PAESAGGI A NORDEST  
UN INCONTRO PER CAPIRE  
IL CAMBIAMENTO CLIMATICO**

Oggi alle 16.30 al centro civico Favio Presca di Selvazzano Dentro l'associazione guidata da Stefano Tigani affronta il tema del cambiamento climatico proponendo soluzioni concrete per la certificazione ambientale delle città. Il convegno ha il patrocinio di Anci Veneto, **Ance Veneto** e Kyoto Club ed è promosso insieme all'Ordine degli Architetti e degli Ingegneri.

Tra i numerosi interventi, anche quello del sindaco di Savona, prima città in Italia certificata Leed For Cities, Ilaria Caprioglio. La giornata si concluderà con una tavola rotonda, coordinata dal presidente di passaggi a Nordest Stefano Tigani, sulla sostenibilità dal punto di vista di imprese e Istituzioni e che vedrà protagonisti: Maria Rosa Pavanello, Presidente Anci Veneto **Giovanni Salmistrari**, presidente **Ance Veneto** e Rir Ve, Vittorio Domenichelli, avvocato e presidente comitato scientifico Eurispes Veneto e Antonella Faggiani, Docente Iuav.



**IL CASO.** La struttura di via della Garzetta ha registrato un calo di iscrizioni: oggi sono solo 15 contro le 75 di 10 anni fa

# Edilizia, il lavoro è garantito Ma ai giovani non piace più

Nei prossimi due anni stimati  
2mila nuovi posti nel Bresciano  
Per i cinque migliori diplomati  
la Scuola assicura l'assunzione

**Il compito  
dell'operatore  
oggi è la perizia  
tecnica, serve  
preparazione**

**ANTONIO CRESCINI**  
DIRETTORE SCUOLA EDILIZIA

**Le imprese  
cercano nuove  
leve ma è difficile  
soddisfare  
la domanda**

**PAOLO BETTONI**  
VICEPRESIDENTE ESEB

**Marta Giansanti**

Un'evoluzione tecnologica e un settore al passo con i tempi. L'edilizia ha preso una nuova strada verso un'innovazione 4.0. È assai lontana, quasi dimenticata, l'epoca in cui si lavorava, con poche tutele per la sicurezza, con badile alla mano a sollevare sacchi di cemento da 50 chili. Ora il comparto viaggia su nuovi livelli, sfrutta le potenzialità tecnologiche, applica programmi computerizzati la cui conoscenza è divenuta ormai indispensabile, su una lista sempre più lunga di nuovi materiali avanzati. «Non è più l'impiego faticoso di una volta, oggi il vero compito dell'operatore è la perizia tecnica, indispensabile e assai complessa perché deve tener conto delle nuove normative, dell'utilizzo di materiali rispettosi dell'ambiente per garantire un'economia circolare e di elementi sostenibili basati sul rendimento energetico. Oggi il tecnico deve essere più preparato che mai», ha sottolineato Antonio Crescini, direttore della Scuola Edile Bresciana di via della Garzetta 51 nel quartiere di Mom-

piano.

**UNA SCUOLA** che, negli ultimi anni, fa fatica a decollare nonostante il comparto sia in acclarata carenza di manodopera: l'età media attuale dei muratori si aggira tra i 42 e i 54 anni e non così lontano è atteso un turn over con operatori di nuova generazione con competenze più specifiche. Secondo le ultime stime nei prossimi due anni le imprese edili nel Bresciano apriranno circa 2000 posizioni mentre in questo primo bimestre (rilevazione del Sistema Excelsior delle Camere di Commercio) saranno richieste figure professionali pari al 21% del totale dei nuovi occupati.

«Stiamo assistendo ad una ripresa del settore, sono molte le imprese che si rivolgono a noi nella ricerca di nuove leve ma facciamo fatica a garantire la domanda», rivela il geometra Paolo Bettoni, vicepresidente dell'Eseb (Ente Sistema Edilizia Brescia) in seno al quale è attiva la scuola che oggi può contare solo una quindicina di iscritti ai corsi, contro una media di 75 registrata un decennio fa.

«C'è un retaggio culturale difficile da scardinare - ha

spiegato Raffaele Merigo, vicepresidente di Eseb in rappresentanza del sindacato dei lavoratori -. Nell'immaginario collettivo gli operatori edili sono ancora i vecchi manovali ma la realtà attuale è ben altra con un settore dalle sempre maggiori potenzialità, con programmi didattici ed esperienze pratiche eccellenti».

«Una visione sbagliata di questa professione - ha aggiunto Sara Piazza, anch'essa vicepresidente di Eseb per il sindacato dei lavoratori -, considerata di serie B e dedicata a chi non ha voglia di studiare. Un passaggio culturale è il nostro primo obiettivo perché venga recepito che studiare qui rappresenta un investimento per il futuro, con competenze e professionalità elevate e molto richieste». A tal proposito cinque imprese dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) hanno garantito l'assunzione dei cinque migliori ragazzi che si diplomeranno nell'anno 2021/2022, ma «è quasi certo che gli ingaggi riguarderanno tutti gli iscritti data l'elevata domanda». Per info sui corsi [www.eseb.it](http://www.eseb.it). ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Da sinistra Antonio Crescini, Vincenzo Regis, Adriano Baffelli, Paolo Bettoni, Raffaele Merigo e Sara Piazza

**La Lente**di **Fabio Savelli**

## Costruzioni in crisi, il ministero apre il tavolo

Un tavolo di crisi per il settore delle costruzioni. Il governo ha deciso di prendere di petto una situazione che rischia di bloccare ulteriormente i cantieri in tutta Italia. Tre dei primi quattro general contractor per fatturato, impegnati in tutte le grandi opere infrastrutturali, sono in una situazione finanziaria delicata. Condotte è in amministrazione straordinaria, Astaldi è in concordato, come il gruppo cooperativo Cmc che ha ottenuto l'apertura di un tavolo ad hoc per tutelare l'occupazione e garantire gli stipendi agli addetti. Saranno coinvolte anche le strutture tecniche dei ministeri del Lavoro e dei Trasporti. E i sindacati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIABILITÀ

# Domani il vertice con Anas sindaci e esponenti del governo

Il sottosegretario Valente sarà in provincia per due incontri, si farà il punto sui progetti per le varianti sull'Alemagna in forte ritardo, ma non solo

**Irene Aliprandi**

BELLUNO. Fare il punto della situazione in vista dei Mondiali 2021, anche alla luce dei ritardi sulle varianti all'Alemagna. L'occasione arriverà domani con la visita del sottosegretario alla presidenza del consiglio, Simone Valente, accompagnato dal questore della Camera Federico D'Incà, entrambi del Movimento 5 Stelle. Prima tappa in mattinata a Cortina con il commissario straordinario per le opere sportive, Luigi Valerio Sant'Andrea, per incontrare il sindaco Gianpietro Ghedina e parlare dei lavori in corso in paese. Nel pomeriggio, invece, a Pieve di Cadore, ci sarà il confronto più delicato, quello con i vertici di Anas, il presidente della Provincia Roberto Padrin e i sindaci di Cortina, Pieve, Valle, Vodo, Borca e San Vito di Cadore per un aggiornamento sui progetti per l'Alemagna.

«I Mondiali del 2021», ri-

corda D'Incà, «saranno l'evento principale per il nostro territorio nei prossimi anni e un esempio per come potrebbero essere le Olimpiadi del 2026. È quindi giunta l'ora di fare il punto della situazione e per questo motivo ho voluto riportare qui il sottosegretario Valente che era già venuto nel 2017. Sarà un momento di confronto con il commissario, i sindaci e Anas per verificare sia le opere previste a Cortina che quelle sull'Alemagna che in questo momento sono in ritardo. Come già successo nei giorni scorsi per la visita di Di Maio in Agordino», prosegue il deputato bellunese D'Incà, «riteniamo importante che istituzioni locali e nazionali partecipino insieme alla valutazione della situazione, per far emergere quanto di positivo ma soprattutto eventuali criticità che il governo deve conoscere».

Sui progetti Anas per l'Alemagna, progetti che a quasi un anno dalla bocciatura da

parte della Commissione Via del ministero dell'Ambiente non sono ancora stati ripresentati per la valutazione di impatto ambientale, D'Incà non ha maggiori informazioni: «Ho chiesto ad Anas di portare lo stato dell'arte, domani sarà il momento per esporre i tempi e la tipologia di interventi previsti. In ogni caso chiederemo ad Anas di ridurre al massimo i disagi, visto che i cantieri non saranno chiusi entro il 2021. Di sicuro è necessario prorogare il divieto ai camion in transito per il Nord Europa».

Infine il nodo Longarone: «È uno degli argomenti da trattare con Anas», conclude D'Incà, «perché il superamento di quella zona, insieme alle varianti, sarebbe la soluzione finale per aiutare la viabilità provinciale a sostenere i maggiori flussi di traffico turistico. Se non ora, la variante di Longarone è un progetto da affrontare almeno in vista delle olimpiadi del 2026». —







Auto incolonnate sull'Alemagna, sotto il sottosegretario Simone Valente

## LA PROVINCIA

## Padrin: «Ci aspettiamo che venga fatta chiarezza sui tempi»

BELLUNO. Dall'incontro di domani con l'esecutivo, la Provincia si aspetta soprattutto chiarezza. Il presidente Roberto Padrin, che è anche sindaco di Longarone, parteciperà alla riunione del pomeriggio con i vertici Anas e i sindaci dei paesi lungo l'Alemagna interessati dalle varianti.

«Vorremmo che fosse l'occasione per fare chiarezza sui tempi di realizzazione dei progetti che avevano come obiettivo i Mondiali di sci del 2021 e che ormai è evidente che non vedremo pronti per quella data. Purtroppo i ritardi legati alla valutazione di impatto ambientale renderanno operativa la nuova viabilità per Cortina solo in parte nel 2021».

La Provincia si aspetta che i cantieri vengano aperti almeno entro l'anno: «Questo è quello che speriamo», dice ancora Padrin. «Ma cercheremo rassicurazioni anche sulla 51 bis, sulla quale il ministro Toninelli aveva già preso degli impegni. In sostanza domani ci sarà l'opportunità di fare delle valutazioni più ampie riguardo ai tempi per le opere viarie previste».

Al momento gli unici lavori cantierabili sono quelli per il superamento dell'imbuto rappresentato dalle curve di Castellavazzo e su questo stralcio Pa-

drin ha maggiori informazioni: «Se tutto va bene Anas dovrebbe iniziare con l'estate. Abbiamo presentato delle osservazioni, chiedendo rassicurazioni sulla percorribilità di quel tratto, che di fatto è l'unico accesso al Cadore. Abbiamo chiesto che i lavori vengano fatti anche di notte e che siano sfruttati al massimo i momenti di minor traffico per garantire la possibilità di transitare».

Anas ha dato delle rassicurazioni in linea generale, ma al momento non si conoscono i dettagli e sulla possibilità di operare anche nelle ore notturne non vi è certezza.

Per quanto riguarda le altre varianti all'Alemagna, quelle per le quali non sono ancora stati presentati i nuovi progetti, Padrin conclude: «Non abbiamo notizie. Speravo in tempi molto più brevi. Si tratta di interventi indispensabili alla viabilità provinciale indipendentemente dai Mondiali, che ci hanno dato l'occasione per farli. L'intera operazione è stata condivisa tra governo e territorio e deve andare avanti con il completamento di tutte le opere ipotizzate, ora il problema più importante da risolvere è capire con quali tempi e con quali modalità Anas pensa di poter procedere». —

I.A.



# Toninelli: «Noi contro l'autonomia? Battute da bar»

► **Intervista al ministro:**  
«Non sarà "annacquata",  
vogliamo rispettare i tempi»

**Alda Vanzan**

**A**ccusato dai leghisti di frenare il percorso dell'autonomia, il ministro pentastellato alle Infrastrutture e ai Trasporti, Danilo Toninelli, in un'intervista nega di aver messo ostacoli nella trattativa e assicura: «Non sarà un'autonomia annacquata». E bolla

come «chiacchiere da bar» le accuse degli alleati di fare ostruzionismo, di frenare il confronto, in pratica di non voler concedere l'autonomia. «C'è un impegno preciso del Governo e del Movimento 5 Stelle - assicura Toninelli - E certamente non sarà un'autonomia annacquata: le Regioni avranno tutte le competenze che servono per far funzionare al meglio i vari settori di riferimento». Entro il termine del 21 marzo? «Lavoriamo per rispettare i tempi».

A pagina 7

## La riforma delle Regioni

🗣️ **L'intervista Danilo Toninelli**

# «Autonomia, niente ostacoli Vogliamo rispettare i tempi»

► **Il ministro delle infrastrutture:** «Calibrare le competenze per evitare conflittualità»

► **«Ostruzionismo? Soltanto chiacchiere**  
C'è un impegno preciso di Governo e M5s»

**NESSUNA PRECLUSIONE  
SULLE MATERIE  
DA ATTRIBUIRE  
AL VENETO  
NON SARÀ UN'INTESA  
ANNACQUATA**

**PER LE AUTOSTRADE  
HO SEMPRE DETTO  
DI PREFERIRE  
UNA GESTIONE PUBBLICA  
CON UTILI A BENEFICIO  
DEL TERRITORIO**

**A**ccusato dai leghisti di frenare il percorso dell'autonomia, il ministro pentastellato alle Infrastrutture e ai Trasporti, Danilo Toninelli, nega di aver messo ostacoli nella trattativa e assicura: «Non sarà un'autonomia annacquata».

Lo scorso 1° dicembre il vicepremier Luigi Di Maio, in visita a Treviso, ha detto: «L'autonomia del Veneto si deve dare il prima possibile, perché i veneti hanno votato un referendum che non deve essere disatteso». Lei, ministro Toninelli, cosa pensa?  
«Di Maio ha ragione: l'esito re-

ferendario è imprescindibile. È giusto avvicinare al territorio le responsabilità decisionali in modo equilibrato ed armonico rispetto all'architettura complessiva del nostro assetto istituzionale».

Stando al cronoprogramma fissato dal premier Giuseppe Conte, entro il 15 gennaio dovevano concludersi gli incontri tecnici tra le delegazioni trattanti dei ministeri e delle Regioni. In realtà gli incontri proseguiranno questa e la prossima settimana e riguarderanno anche il suo dicastero. Per il settore Infrastrutture e Trasporti cosa osta nel

**processo per l'autonomia differenziata?**

«Non c'è alcun ostacolo. Si tratta soltanto di calibrare al meglio l'assegnazione delle competenze per evitare situazioni di conflittualità o di scarsa chiarezza su prerogative e respon-



sabilità».

**Lei ha detto che bisogna «evitare i disastri del passato e i conflitti paralizzanti tra livelli di Governo, derivati dalle modifiche al Titolo V introdotte dal centrosinistra nel 2001». Cioè?**

«Abbiamo visto, negli anni, quali e quanti conflitti di attribuzione si siano verificati tra i diversi livelli istituzionali. Adesso, quindi, meglio lavoriamo dal punto di vista costituzionale e più efficienti saranno le nostre scelte».

**Il suo ministero, assieme a quelli della Salute e dell'Ambiente, è accusato dai leghisti di fare ostruzionismo, di frenare il confronto, in pratica di non voler concedere l'autonomia. Cosa risponde?**

«Chiacchiere da bar o fatte apposta solo per riempire qualche colonna di giornale. In tal senso c'è un impegno preciso del Governo e del MoVimento 5 Stelle».

**Quali sono le richieste avanzate dal Veneto che il suo ministero non intende concedere?**

«Il mio ministero è sempre sta-

to aperto a valutazioni su ogni materia. L'importante è evitare le paralisi che spesso derivano dalla assegnazione disordinata ai territori di segmenti decisionali di una filiera di competenze più ampia».

**Quali invece le competenze che è disposto ad attribuire al Veneto?**

«Anche qui: non c'è nessuna preclusione e quindi nessuna predilezione. Ma soltanto la consapevolezza che le Regioni possono fare un ottimo lavoro in molti campi».

**È vero che ha respinto la richiesta di regionalizzare le concessioni autostradali? E, al riguardo, cosa pensa di un polo autostradale regionale veneto?**

«Assolutamente falso. Anzi, ho spesso dichiarato di prediligere, dove si può, un modello di gestione pubblica, fondata sulla partecipazione degli enti territoriali e sulla redistribuzioni degli utili a beneficio del territorio. Lo abbiamo dimostrato in modo concreto con la vicenda della A4 e A22».

**Ritiene fondata la minaccia**

**leghista secondo cui se non sarà data l'autonomia cadrà il Governo?**

«Non si pone affatto il problema. Stiamo facendo sintesi, come sempre accade».

**Il Veneto avrà l'autonomia entro il 21 marzo?**

«Lavoriamo per rispettare i tempi».

**Sarà un' intesa "annacquata"?**

«Certamente no: le Regioni avranno tutte le competenze che servono per far funzionare al meglio i vari settori di riferimento».

**Cosa risponde a chi evidenzia che al Sud e soprattutto tra esponenti del M5s c'è un sentimento sempre più contrario all'autonomia delle Regioni del Nord?**

«Usciamo dalla logica di Sud contro Nord e viceversa. Il Paese si rilancia solo se preso nel suo complesso, solo stando tutti insieme, valorizzando le differenze territoriali e componendo le fratture storiche che abbiamo ereditato».

**Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MINISTRO Danilo Toninelli



# Strada del Santo, patto tra Comuni

► «Arrivare alla Super Pedemontana e raddoppiare le corsie»  
Appello a Zaia di venti sindaci tra Padova, Treviso e Vicenza

► Il presidente della Provincia Bui e l'assessore Micalizzi:  
«La nostra economia ha bisogno di collegamenti veloci»

È stato sottoscritto ieri il protocollo d'intesa da portare in Regione per potenziare la Nuova statale del Santo, così da connetterla direttamente con la Super Pedemontana veneta, grazie a una nuova bretella di 10 chilometri. Ventidue sindaci hanno firmato l'appello indirizzato a Luca Zaia per avere in tempi brevi un collegamento veloce e comodo verso nord. Questi Comuni, proprio grazie alla sottoscrizione del protocollo d'intesa, chiedono al governatore di finanziare il progetto. Il presidente della Provincia Bui e l'assessore Micalizzi: «La nostra economia ha bisogno di collegamenti veloci».



Cozza a pagina V ARTERIA Direttrice verso Nord

## L'asse con la Super Pedemontana Nuova statale del Santo “tangenziale” verso l'Europa

► Sottoscritto ieri il protocollo d'intesa da portare in Regione per potenziare la direttrice da Padova est a Castelfranco

**L'ASSESSORE  
ANDREA MICALIZZI:  
«UN INTERVENTO  
NECESSARIO  
PER L'ECONOMIA  
E L'AMBIENTE»**

### IL PIANO

PADOVA Ventidue sono le firme messe ieri in calce all'appello indirizzato a Luca Zaia per avere in tempi brevi un collegamento veloce e comodo verso nord. Altrettanti Comuni, infatti, proprio grazie alla sottoscrizione di questo proto-

collo d'intesa, chiedono al governatore di finanziare e progettare in primis l'allungamento della Nuova Statale del Santo per poterla connettere direttamente con la Super Pedemontana veneta, grazie a una nuova bretella di 10 chilometri in territorio trevigiano (Villarazzo, Castello di Godego e Lo-

ria) che costa qualche milione di euro: in pratica alla fine un unico asse che, partendo da Padova est e passando per Castelfranco, finirà per immettersi nella nuova superstrada, all'altezza del casello di Loria, sulla direttrice della Valsugana che va verso Trento. Poi, in seconda battuta, gli amministratori domandano che vengano raddoppiate le attuali corsie della Strada del Santo, da Padova a Castelfranco: in questo momento sono due, e nelle richieste c'è l'auspicio che diventino quattro, in maniera da mettere a disposizione di camion, autoarticolati e mezzi commerciali in generale, una sorta di autostrada, una tangenziale ad alto scorrimento. Per quanto riguarda il territorio patavino, il tragitto interessato dal piano è quello della Statale 308, appunto da Padova est a Castelfranco, e che passa per Cadoneghe, Reschigliano, Campodarsego, Borgoricco, Camposampiero e Loreggia. In sostanza, come ha spiegato Andrea Micalizzi, assessore ai Lavori pubblici presente alla firma dell'accordo, l'attuale trafficatissima Statale del Santo dopo l'intervento di potenziamento avrà i requisiti per far circolare senza problemi la grande massa di mezzi pesanti che giorno e notte transitano in questa

direttrice. Perché senza un collegamento adeguato il rischio è che con l'apertura della Super Pedemontana il traffico congestionati ulteriormente anche le reti viarie locali, con conseguente impatto sulla sicurezza, ma anche con l'ambiente, come dimostrano le altissime concentrazioni di Pm10 che stanno avvelenando le zone dove la circolazione dei veicoli è maggiore.

### L'INTESA

Il protocollo sottoscritto ieri a Treviso, alla presenza dei tre presidenti delle Province interessate, oltre che dei Comuni padovani, trevigiani e vicentini coinvolti, e delle categorie economiche, riguarda nel suo complesso il completamento del percorso che va dallo svincolo Loria appunto alla Sr308 "Nuova Statale del Santo", lungo la direttrice della Padova-Trento. Un itinerario strategico per il nordest, sia per i collegamenti interregionali appunto tra Veneto e Trentino, che per quelli internazionali tra il nordest e la Germania, o l'Austria.

### LE VALUTAZIONI

«Per Padova - la connessione stradale verso nord è fondamentale. Tanto più alla luce dell'accordo

per la costruzione del nuovo ospedale nella zona di Padova est - ha commentato lo stesso Micalizzi -. Il progetto che viene proposto ora alla Regione ha senso nella sua interezza: da una parte il prolungamento della strada del Santo fino alla Pedemontana, e dall'altra il raddoppio delle corsie della stessa strada del Santo. Tutto dipenderà dall'importo del finanziamento che si riuscirà a ottenere dal governo veneto». «La nostra economia - ha detto ancora l'assessore alle Infrastrutture di Palazzo Moroni - ha bisogno di collegamenti veloci per restare competitiva. E in questo caso la Regione avvierebbe un'infrastruttura fuori dai centri abitati, levando quindi dalle strade dei quartieri il traffico di attraversamento che va verso nord. Con ricadute positive per l'ambiente, perché lo sviluppo del futuro non può prescindere dalle scelte sostenibili». «Positivo - ha concluso - è che per raggiungere il traguardo ci sia una squadra, composta da tre province, 22 amministrazioni comunali e le categorie economiche, che sta lavorando insieme all'insegna della massima collaborazione e con un obiettivo condiviso, che la Regione deve cogliere per migliorare la qualità del nostro territorio».

**Nicoletta Cozza**

## La nuova viabilità





**IL NODO** Chiesto il potenziamento della Statale del Santo



# Giordani: «È indispensabile e lo spiegherò anche a Zaia»

**IL PRIMO CITTADINO  
«SENZA COLLEGAMENTI  
DI PRIMO LIVELLO  
LE NOSTRE IMPRESE  
RISCHIANO DI ESSERE  
TAGLIATE FUORI»**

**IL PRESIDENTE  
DELLA PROVINCIA BUI:  
«LA 308 NON REGGE  
PIÙ IL TRAFFICO,  
DEVE PARTIRE SUBITO  
IL RADDOPPIO»**

## LE REAZIONI

**PADOVA** Il primo a sostenere con forza la necessità di realizzare al più presto questo collegamento è stato ieri Sergio Giordani. Sindaco, ma da una vita imprenditore e quindi molto sensibile ai temi connessi con il futuro dell'economia padovana. «Sono molto contento che sia stato sottoscritto questo protocollo d'intesa fra più di venti Comuni - ha osservato il primo cittadino - perché stiamo parlando di un'opera davvero indispensabile e urgente. Infatti, se non viene realizzato al più presto tale progetto Padova verrà esclusa dai collegamenti verso nord e quindi si ritroverà impossibilitata a rimanere connessa con l'Europa. La rilevanza di aprire i cantieri è sia da un punto di vista commerciale-economico, che ambientale. Tutti i colleghi sindaci che hanno sottoscritto l'accordo hanno condiviso l'appello alla Regione, cui spetta adesso la

competenza di procedere al più presto con la realizzazione del potenziamento della nuova Statale del Santo. La preoccupazione che condividiamo è quella dell'isolamento. Io ho in animo di andare presto a trovare Luca Zaia, con cui ho un rapporto di grande collaborazione, e in quella circostanza affronterò l'argomento, anche se so che lui è ben consapevole dell'importanza che ha avviare quest'opera. Quanto ai tempi che ci vorranno per la conclusione dei lavori, io non posso dire nulla, se non che si tratta di un collegamento da concludere con la massima urgenza, perché quando ci sarà la Pedemontana, se non avremo anche il potenziamento della 308, non potremo andare da nessuna parte». Molto soddisfatta del "patto" anche Katia Maccarone, sindaco di Camposampiero: «Quello della firma è stato un momento molto significativo. Fondamentale è che ci sia una sinergia territoriale che interessa vari ambiti, in primis quello economico, visto che sono le nostre aziende a subire le conseguenze dell'inadeguatezza dell'attuale Statale del Santo». «Chiunque la percorre - ha proseguito - può constatare che la 308 a due corsie, in particolare negli orari di punta, si rivela ormai inadeguata. E se già oggi la situazione è critica, figuriamoci cosa potrà accadere con l'arrivo della Super Pedemontana, che porterà un incremento del traffico. Adesso attendiamo con fiducia le scelte della Regione chiamata a decidere su un progetto unitario. Certo, ci vorranno tempi lunghi e sarà rea-

lizzato a stralci, ma intanto importante è essere partiti con un ragionamento coordinato, che tiene conto dei problemi delle nostre aziende che hanno la necessità di far circolare rapidamente le loro merci».

## LA PROVINCIA

«Si tratta di un documento fondamentale - ha spiegato poi il presidente della Provincia Fabio Bui - perché, per quanto riguarda il nostro territorio, viene rimessa al centro la necessità di raddoppiare la Sr 308. Non ci può essere un collegamento alla Pedemontana se subito non partiamo anche con il raddoppio appunto della 308, visto che ormai il traffico non regge più. Questo documento è firmato dai rappresentanti di territori veneti che producono la maggiore quota di Pil e rappresentano un punto di riferimento economico regionale ed europeo. Non possiamo pensare alla Pedemontana senza questo tratto». «È una priorità assoluta - ha concluso il numero uno di Palazzo Santo Stefano - e serve un progetto complessivo che deve andare avanti insieme per consentire a questi territori di restare competitivi. Lo sviluppo passa da infrastrutture viarie ed informatiche. Se non daremo risposte veloci e concrete verremo estromessi dal mercato e dagli eventi. Senza contare che, per il territorio padovano, è una priorità assoluta anche in vista del nuovo polo ospedaliero di Padova Est. Oggi chiediamo tutti insieme alla Regione di aprire un grande tavolo sulla viabilità».

**Ni.Co.**





**I PRESENTI Il presidente della provincia Fabio Bui ieri con Andrea Micalizzi ha sottoscritto il protocollo a Treviso**

# Estensione e raddoppio: patto per la strada del Santo

La strada del Santo dev'essere prolungata fino a collegarsi con la Pedemontana, creando così un asse unico che partendo da Padova passi per Castelfranco per poi sfociare nella nuova superstrada all'altezza del casello di Loria, sulla direttrice verso Trento della Valsugana. Questo è il primo obiettivo. E poi bisogna raddoppiare le attuali corsie, almeno tra Padova e Castelfranco: oggi sono due, dovrebbero diventare quattro. A chiederlo sono tre Province: Treviso, Padova e Vicenza. Ma anche 21 Comuni dei tre territori e le associazioni di categoria che si sono ritrovati al Sant'Artemio per firmare un protocollo ad hoc.

Favaro a pagina XV

## «Pedemontana, bretella per Padova»

► La richiesta da tre Province, 21 Comuni e le categorie  
«Strada del Santo, dieci chilometri in più e quattro corsie»  
► L'asse unico andrebbe a collegare il casello di Loria  
Marcon: «Priorità condivisa, la Regione finanzia l'opera»

**TRA I SINDACI  
FIRMATARI QUELLI  
DI BORSO, LORIA,  
CASTELFRANCO, GODEGO,  
CISMON, CRESpano,  
PADERNO, SAN ZENONE**

### CASTELFRANCO

La strada del Santo deve essere prolungata fino ad arrivare a collegarsi direttamente con la Pedemontana, creando così un asse unico che partendo da Padova passi per Castelfranco per poi sfociare nella nuova superstrada all'altezza del casello di Loria, sulla direttrice verso Trento della Valsugana. Questo è il primo obiettivo. E poi bisogna raddoppiare le attuali corsie della stessa strada del Santo, almeno tra Padova e Castelfranco: oggi sono due, dovrebbero diventare quattro. A chiederlo sono tre Province, Treviso, Padova e Vicenza, venti Comuni dei tre territori, a partire da quello di Padova fino a Bassano del Grappa, le associazioni di categoria Assindustria Veneto-centro, Confartigianato Impresa Marca Trevigiana e Confartigianato Vicenza, più la

società dell'interporto di Padova.

### L'INCONTRO

Gli amministratori di tutti questi enti si sono ritrovati ieri nella sede della Provincia di Treviso per firmare un protocollo d'intesa ad hoc. Con questo andranno a bussare alle porte della Regione per chiedere il finanziamento dell'opera. Non si tratta di un intervento faraonico. Oggi la strada del Santo parte da Padova Est e si ferma a sud di Castelfranco. Da qui sarebbe necessario costruire una bretella di collegamento lunga 10 chilometri per raggiungere la Pedemontana, passando per Villarazzo, Castello di Godego e Loria. Quanto costerebbe? Qualche milione di euro. Ma non c'è ancora un importo ufficiale. La cifra emergerà definendo il progetto assieme alla Regione. «Questa è la nostra richiesta. E' condivisa da tre province, per oltre 3 milioni di abitanti, che rappresentano più della metà del Pil del Veneto. Non credo possa essere messa assieme alle altre domande relative alla viabilità complementare della Pedemontana - mette in chiaro Stefano Marcon, presidente della Provincia di Treviso - la indichiamo come priorità, senza

escludere nessun altro intervento oggi previsto nel progetto della Pedemontana. Ripeto: non esclude altre opere già finanziate. Diciamo solo che nel momento in cui si andrà a reperire altre risorse, questa dovrebbe essere una priorità». Il sindaco di Loria non ha dubbi. «Si sta già costruendo un chilometro di bretella. Ma ora finisce nei campi - dice Silvano Marchiori - è necessario completarla per evitare che i nostri paesi si ritrovino soffocati dalle ondate di traffico della Pedemontana». «Tempo fa la bretella era stata finanziata - aggiunge - poi il finanziamento è scomparso. Spero che adesso possa essere riconfermato».

### POCO TEMPO

Non c'è tempo da perdere: la Pedemontana dovrebbe essere conclusa entro il 2020. Le prime a dirlo sono le imprese. «Abbiamo aderito subito alla



proposta per la bretella – spiega Vendemiano Sartor, presidente di Confartigianato Treviso – questo è un nodo strategico. La Pedemontana e l'autostrada A4 garantiscono i collegamenti est ovest. Ma se non facciamo dei pettini forti sugli assi principali nord sud evidentemente l'area pedemontana, in prima linea nel manifatturiero, perderà di competitività». Ai Comuni del padovano sarebbe piaciuto legare in modo diretto la costruzione della nuo-

va bretella con il raddoppio delle corsie dell'attuale strada del Santo. Qui ormai il traffico ha raggiunto livelli insostenibili. Nel documento ufficiale è rimasto scritto che se ne parlerà in una seconda fase, per non mettere un carico troppo pesante. Tutti, comunque, si augurano che le due cose possano procedere di pari passo. «Per Padova il collegamento verso nord è fondamentale. Tanto più alla luce dell'accordo per la costruzione del nuovo ospedale nella

zona di Padova est – tira le fila Andrea Micalizzi, assessore alle Infrastrutture della città – il progetto proposto ha senso nella sua interezza: da una parte il prolungamento della strada del Santo fino alla Pedemontana e dall'altra il raddoppio delle corsie della stessa strada del Santo». Tutto dipenderà dall'importo del finanziamento che si riuscirà a portare a casa.

**Mauro Favaro**



**STRADA DEL SANTO** prolungata fino alla nuova Pedemontana



**MAXI VERTICE Il presidente della Provincia Stefano Marcon mentre firma il protocollo d'intesa**

# Prima pietra per la nuova scuola: progetto da 2 milioni

**PARTITI I LAVORI DELLA ELEMENTARE DI LOVADINA: L'OBIETTIVO È ULTIMARLI ENTRO L'ESTATE**

## SPRESIANO

Sono iniziati i lavori per la costruzione della nuova scuola elementare San Martino di Lovadina. Alla fine di dicembre è stata ufficialmente posata la prima pietra. Un po' in sordina, a dire la verità. Il Comune ha voluto evitare cerimonie ufficiali. «Adesso si lavora – dice il sindaco Marco Della Pietra – chiameremo tutti al momento dell'inaugurazione».

## IL CANTIERE

Il cantiere è già operativo. Sono state posate le armature per procedere con il getto delle fondazioni. L'intervento per la costruzione della nuova scuola elementare di Lovadina vale complessivamente quasi 2 milioni. Esattamente un milione e 930mila euro, espropri compresi. L'obiettivo è ultimare la struttura entro l'estate. In modo che a settembre i bambini delle cinque classi della San Martino possano iniziare il nuovo anno scolastico nell'edificio appena costruito. Oltre alle aule e agli spazi per gli insegnanti, che in tutto sono una dozzina, il nuovo plesso avrà anche una propria mensa. E un tun-

nel lo collegherà alla vicina palestra, già esistente. «Ci sono momenti importanti a livello amministrativo. E questo è forse quello più importante della nostra avventura. In vita mia non mi sarei mai sognato di poter essere così emozionato nel vedere una betoniera che getta una fondazione – sono le parole scandite dal sindaco in un video caricato in diretta sulla sua pagina Facebook – siamo felici e orgogliosi di quello che stiamo facendo. C'era chi diceva chissà quando partirete con i lavori per la costruzione del nuovo plesso. Ecco, siamo partiti. E per settembre la nuova scuola sarà pronta».

## IL VECCHIO STABILE

Cosa ne sarà del vecchio edificio scolastico di via Isaia Irti? L'unica cosa certa, al momento, è che lo stabile che a giugno resterà vuoto non verrà venduto. Non c'è la necessità di fare cassa in questo modo. «Abbiamo mille progetti – spiega il sindaco senza però entrare nei dettagli – vedremo quale strada sarà realmente percorribile». La struttura si presta a diverse soluzioni. Sul tavolo ci sono diverse ipotesi. Si va dall'idea di dar vita a una casa delle associazioni fino a quella di allestire degli spazi per co-working. Tempo fa si era accennato anche alla possibilità di aprire un museo della Grande guerra che raccolga materiali e testimonianze provenienti dalla linea del Piave, teatro delle battaglie più cruente. Ma questa ultima cosa pare la più complicata.

**Mauro Favaro**



**OPERAI** al lavoro nel cantiere della nuova scuola elementare di Lovadina: un investimento da quasi due milioni di euro



# Uffici, via il limite minimo dei 200 mq nella città storica

► De Martin: «Lo scopo è facilitare l'insediamento di nuove funzioni»  
**URBANISTICA**

**VENEZIA** Via libera al cambio di destinazione d'uso da abitazione a ufficio, anche se la superficie è inferiore a 200 metri quadrati. Sembra impossibile o meglio, molti non lo sapranno ma la regola vigente è questa, così chi volesse farsi l'ufficio in un appartamento ereditato dai nonni (esempio banale) su 80 metri quadri, oggi non potrebbe farlo.

## LA VARIANTE

Cambiare non è semplice, poiché si tratta di una variante urbanistica, che è stata adottata dalla Giunta, dovrà passare in Consiglio comunale e poi, trascorso il termine per le osservazioni e controdeduzioni, sarà approvata definitivamente con un secondo passaggio consiliare. Dopo, però, sarà superato l'obbligo di avere ad un singolo piano per l'insediamento di uffici aperti al pubblico, attrezzature per l'istruzione, sale di ritrovo e altre funzioni di servizio almeno 200 metri quadri liberi.

## SEMPLIFICAZIONE

Soddisfatto l'assessore Massimiliano De Martin, che ha proposto il provvedimento.

«Con questa proposta di delibera - commenta - prosegue l'attività di revisione ed effi-

cientamento delle norme urbanistiche della città storica. Nel documento del sindaco l'amministrazione aveva posto obiettivi chiari che prevedevano, da un lato, il contenimento dell'espansione di strutture ricettive, dall'altro, il sostegno allo sviluppo di ogni altra funzione necessaria alla vita dei residenti e a creare nuove opportunità di lavoro ovviamente in modo compatibile con le caratteristiche fisiche del tessuto urbano e dell'edilizia storica veneziana».

Questo in modo da facilitare il recupero e riuso degli edifici e garantire una compresenza equilibrata di funzioni all'interno della città storica e, in particolare, della residenza e dei servizi. Cosa peraltro non facile, visto che i servizi piano piano se ne sono andati o hanno ridimensionato la propria presenza. Al momento, non è facile pensare ad una nuova e importante domanda di uffici.

## CAMBIO PIÙ SEMPLICE

«Dopo il provvedimento che impedisce l'apertura di nuove strutture ricettive attraverso una semplice pratica edilizia - conclude De Martin - subordinando l'attuazione di qualsiasi progetto alla verifica della presenza di un interesse pubblico significativo da parte del Consiglio comunale, adesso creiamo le precondizioni per avere nuove opportunità lavorative in città». (m.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ASSESSORE Massimiliano De Martin (Urbanistica)**



# Cvn, i lavoratori si mobilitano

► Preoccupazione nel Consorzio, in Thetis e Comar

## ARSENALE

VENEZIA Fare «fronte comune» di fronte alla prospettiva di una riorganizzazione che potrebbe coinvolgere i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar. La proposta arriva dalle Rsu di Thetis, dopo la lettera preoccupata che le Rsu del Cvn hanno inviato ai commissari straordinari, Fiengo e Ossola, e al provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Linetti. Il clima, nelle tre società con sede all'Arsenale, è di grande preoccupazione. Lo stallo dei lavori persiste, nonostante l'annuncio di un coinvolgimento delle imprese più piccole, non ancora operativo. E l'incertezza su come sarà organizzata la gestione del Mose è massima, visto il silenzio del Governo. A suo tempo si era immaginato che nell'ipotizzata agenzia di gestione potessero essere assorbiti i lavoratori di Cvn, Thetis e Comar. In tutto 250 persone, troppe probabil-

mente, considerando che la futura struttura potrebbe accogliere anche professionalità in arrivo dal Provveditorato.

I lavoratori di Cvn, in particolare, sono preoccupati per il loro mancato coinvolgimento. «Dopo averci invitato a un tavolo che non si è più riunito, l'impressione è che i commissari stiano delineando i futuri assetti senza coinvolgersi - spiega Piergiorgio Galvani, delle Rsu del Cvn - Riconosciamo ai commissari di aver superato la gestione clientelare, ma si procede con lentezza biblica e non c'è coinvolgimento del personale». I rappresentanti dei lavoratori parlano di una «disistima manifesta» dei commissari, che in quattro anni non si sono preoccupati di aggiornare il personale interno, preferendo ricorrere ai consulenti. «Dal 1 gennaio è stato esternalizzato anche il servizio paghe. In quattro anni potevano formare qualcuno». Ed ecco i timori per il futuro, sottoscritti anche da chi lavora in Thetis. «Organizzeremo un incontro con le altre Rsu - spiegano i rappresentanti - per cercare di capire cosa sta accadendo e fare squadra rispetto ai futuri scenari». (r. br.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Si riparla della "bretella" tra Moglianese e autostrada

## INCONTRO NELLA SEDE DI VENETO STRADE: RIPARTE L'ITER DELLA "COMPLANARINA" MARTELLAGO

Riparte il travagliato iter della complanarina: entro l'anno si potrebbero (il condizionale è d'obbligo) cantierare i lavori. Ieri i sindaci dei due Comuni interessati, quello di Martellago, Andrea Saccarola, con l'assessore Luca Faggian, e di Scorzè, Giovanni Battista Mestriner, hanno incontrato a Veneto Strade il responsabile del procedimento, Alessandro Romanini, per fare il punto e sollecitare la realizzazione dell'arteria, già finanziata e in parte progettata, ma arenata da tempo. La bretella, lunga 1,5 km, che collegherà la Moglianese alla barriera autostradale restando aderente al Passante, nei pressi di via Mezzaluna, rientra nelle opere del casello. Era stata concertata dai Comuni con l'ex commissario Vernizzi per togliere il traffico diretto in autostrada dalla viabilità locale, ma per questioni di tempo non è rientrata nel progetto generale e ha fatto un percorso a sé, rimanendo indietro. Nel 2017 sono stati trovati la quadra e i soldi per sbloccarla: finanziamento (5,6 milioni) a carico di Cav, progettazione e appalto in capo a Veneto Strade. Nell'agosto 2017 è stato anche inviato ai Comuni il progetto preliminare, che non cambierà di molto: per limitare lo spazio oc-

cupato, la strada è stata ridotta a extraurbana secondaria, larga 9,50 metri, con due corsie da 3,50, avrà il limite di 80 km/h e asfalto antirumore. All'imbocco con la Moglianese sorgerà una nuova rotatoria di raccordo a sei bracci, all'arrivo si aggancerà al già realizzato rondò a est del casello. Si parlava di cantierare i lavori, che dureranno un anno, già a gennaio 2018, ma da allora più nulla: nuovo stop. Uno dei motivi (non l'unico) è che si è dovuta attendere l'autorizzazione di Cav, ricadendo l'arteria nella fascia di rispetto di 60 metri del Passante. «Ma non si è parlato di ritardi - spiega Mestriner - E' stato come un punto zero: ora si volta pagina e c'è la volontà di tutti di andare avanti spediti». «La passata amministrazione aveva interrotto il dialogo con Veneto Strade, ma noi lo abbiamo ripreso - incalza Faggian -: vogliamo portare a termine l'opera che ci consentirà di risolvere il problema dei camion su via Canove». Sono stati definiti i futuri passi, che saranno formalizzati in una lettera che a giorni Veneto Strade invierà ai due municipi. A ruota, partirà l'avviso di avvio del procedimento agli espropriati, circa 50 famiglie di Scorzè e Martellago: saranno abbattute solo due case, il resto sono terreni. Parallelamente, sarà sviluppato il progetto definitivo ed esecutivo e Martellago (Scorzè l'ha già fatto) adeguerà gli strumenti urbanistici. Si conta di bandire la gara per assegnare i lavori tra sei mesi e iniziarli entro fine 2019. (n.der)



IL TRACCIATO  
L'ipotesi progettuale



**LOBBY DEL CASELLO**

**I costruttori: “Stop ai favori sulle gare ai concessionari”**

▶ **“NON POSSIAMO** accettare che passi una norma che lede fortemente i principi comunitari e che viola ogni regola di trasparenza e concorrenza”, protesta il presidente dell’Associazione nazionale costruttori edili (Ance) Gabriele Buia, preoccupato per gli effetti distorsivi sul mercato che un emendamento della maggioranza al Decreto semplificazioni potrebbe avere se fosse approvato dal Parlamento. La norma, infatti, per come è scritta è un grande favore ai concessionari pubblici, in primo luogo quelli autostradali che potranno svolgere tutti i lavori in house e senza gara (mentre oggi c’è l’obbligo di mettere a gara almeno l’80 per cento degli importi). Così potranno di fatto stabilire quanto valgono i lavori che poi vengono remunerati dalle tariffe - i pedaggi, nel caso delle autostrade - senza che ci sia mai il confronto con il mercato e quindi la verifica della congruità dei prezzi. Il presidente dell’Ance, Buia, si dice “sorpreso che la maggioranza possa sostenere una misura come questa che appare del tutto in contrasto con l’orientamento finora assunto dal governo nei confronti delle concessioni autostradali”.



## brevi&brevissime

### Bioedilizia sul Trasimeno

■ Tra i vincitori del concorso Storie di Economia Circolare anche l'associazione Panta Rei che, sul lago Trasimeno, si occupa di bioedilizia e di educazione ambientale. Legno, terra cruda e sughero sono i materiali a chilometro zero che si trasformano in mattoni biodegradabili e riutilizzabili. L'atto di costruire diventa collettivo, le competenze degli architetti si mescolano ai saperi e all'energia delle comunità. Panta Rei ha ricevuto anche il premio Outstanding Architecture in Europe. Nell'ecovillaggio le case recuperano il 60% dell'acqua, che viene utilizzata per irrigare l'orto e per il wc. I rifiuti diventano compost e l'energia proviene da fonti rinnovabili. Niente più spreco di cibo nei mercati milanesi.



**LE CATEGORIE ECONOMICHE**

# «Ossigeno per l'economia va fatta in tempi brevi»

Omer Vilnai di Assindustria Venetocentro: essere tutti uniti è la carta vincente  
Da Castelfranco arrivano in città 45mila auto al giorno, diventeranno 80mila

## Il territorio chiede anche l'allargamento e la messa in sicurezza della Valsugana

**PADOVA.** Le categorie economiche padovane l'avevano richiesto a gran voce. Lo auspicavano. Ora vedere la richiesta ufficiale non può che suscitare soddisfazione e sperare che il prima possibile l'opera diventi realtà. Sviluppo è sinonimo di viabilità, di collegamenti veloci. «Massima condivisione a questo protocollo di viabilità» sottolinea Omer Vilnai, delegato per Cittadella di Assindustria Veneto Centro.

«Si tratta di un'arteria importantissima che corre in aree molto sviluppate, determinanti per l'economia della nostra zona, ma mi vien da dire anche per i cittadini. È importante pure il potenziamento del tratto sud della Valsugana con l'asse Bassano - Padova. Abbiamo apprezzato l'unione dei sindaci dei diversi territori, come categoria auspicavamo l'unità d'intenti. Sostenevamo da tempo che la bretella e il potenziamento della sr 308 sono ossigeno per l'economia. Non si può accettare che

per raggiungere la Pedemontana si debba percorrere la viabilità ordinaria, con tutti i problemi che ne conseguono. Anche perché il traffico di questi assi stradali non può interessare la viabilità dei piccoli paesi, mettendo anche a rischio l'incolumità dei residenti. Inoltre c'è l'unità dei sindaci dell'Alta, da Curtarolo fino a Fontaniva, chiedono alla Regione di migliorare la viabilità lungo la Valsugana, la speranza è che vengano risolti dei punti pericolosi, quali ad esempio Vaccarino e San Giorgio in Bosco per una circolazione più sicura e veloce».

### CONFARTIGIANATO

Alcune settimane fa era arrivato l'appello di Confartigianato Padova al governo per favorire lo sviluppo. Avevano fatto emergere che, se oggi la sr 308 "porta" a Padova 45 mila auto ogni mattina, con la Pedemontana diventeranno almeno 80 mila. Numeri che danno il peso del traffico futuro. Oggi da Camposampiero a Padova nelle ore di punta ci vuole anche un'ora e mezza. È un nodo che strozza l'economia provinciale. Dall'Alta a Padova manca quella velocità di

spostamento data da un'autostrada e una Valsugana rivista e una regionale del Santo allargata risolverebbero questa mancanza.

In merito alla sr 308 negli oltre 30 km che collegano Castelfranco alla città del Santo, nel protocollo si fa riferimento a un generico «ammodernamento dell'infrastruttura esistente». Qualche sindaco avrebbe voluto modificare il testo, citando esplicitamente la Nuova Strada del Santo. Ma si è ritenuto di puntare intanto sul raccordo Loria-Villarazzo. Meglio non esagerare con le richieste.

Ora si attende la risposta ufficiale della Regione, se intenda farsi carico di questa realizzazione e in che tempi. Pare scontato che il presidente del Veneto Luca Zaia, accetterà la sfida impegnando la Regione in un progetto troppo importante per il futuro del Veneto. Glielo chiedono 21 città e tre province, oltre al tessuto produttivo di una parte del Veneto che è senza ombra di dubbio una parte importante della locomotiva del paese. I tempi stringono, bisogna agire. —

**Carlo Bellotto**





Auto in colonna lungo la regionale 308 "Del Santo" un incubo quotidiano per gli automobilisti

INFRASTRUTTURE

# Pedemontana, i sindaci «Bretella per Padova»

Tre Province (Padova, Vicenza e Treviso), 21 Comuni e diverse categorie economiche (fra cui Assindustria Veneto Centro e Interporto Padova) hanno firmato una richiesta alla Regione di vedere collegata la super-

strada Pedemontana Veneta alla nuova regionale del Santo. Una bretella che per Padova sarebbe necessaria non solo per i collegamenti verso Nord ma anche per il nuovo ospedale. BELLOTTO / ALLE PAGINE 2 E 3

# Pedemontana patto tra enti «Una bretella per il Padovano»

Provincia, sindaci e categorie chiedono l'intervento di Zaia  
«La regionale del Santo va raddoppiata e allungata»

Si tratta di realizzare  
9,2 chilometri  
congiungendo  
Loria alla sr 308

Carlo Bellotto

CASTELFRANCO VENETO. Un territorio coeso che spinge in un'unica direzione è sempre riuscito ad ottenere di più e in tempi brevi sulle richieste di nuove infrastrutture. E ieri a Castelfranco Veneto la sensazione è stata quella di essere partiti con il piede giusto visto che tre province (Padova, Vicenza e Treviso), 21 Comuni e diverse categorie economiche (tra queste Assindustria Veneto Centro e Interporto Padova) hanno firmato una richiesta alla Regione di vedere collegata la superstrada Pedemontana Veneta (Spv) alla sr 308 nuova regionale del Santo. Di quest'ultima si chiede un potenziamento.

L'obiettivo è decongestionare il traffico proveniente dalla Spv e dalla Valsugana e consentire un collegamento più rapido dal Padovano all'area Trentina e nord in generale. In vista del nuovo ospedale di Padova, della realtà economica della città, è determinante che ci sia un collegamento veloce a questo nuovo asse viario. Tenendo conto che l'apertura della Pedemontana è fissata per il 2020, i tempi sono giocoforza strettissimi.

L'ACCORDO

I firmatari riconoscono l'esigenza che la Regione, nella programmazione degli interventi viari previsti nel Programma Pluriennale delle Opere Pubbliche regionali, inserisca anche per stralci funzionali, il completamento del collegamento della Spv con la Regionale 308 – in direzione di Padova Est, provvedendo anche in seconda fase, all'ammodernamento

dell'infrastruttura esistente, la quale si dimostra carente visto il volume di traffico che vi transita (tra i punti neri dove intervenire quello all'altezza della discarica di Reschi-gliano, delle immissioni a Camposampiero e a Bragni di Cadoneghe). Il documento sottoscritto anche dai rappresentanti dei Comuni di Padova, Borgoricco, Cadoneghe, Campodarsego, Camposampiero, Loreggia, conclude una prima fase di incontri e confronti avviati nel maggio 2018, su iniziativa del Comune di Romano d'Ezzelino e dei Comuni prossimi al confine interprovinciale con le Province di Vicenza e Trevi-



so, finalizzati all'analisi delle criticità comuni, legate ai percorsi che effettueranno i mezzi lungo la Pedemontana per accedere ai caselli.

#### **LANUOVA BRETELLA**

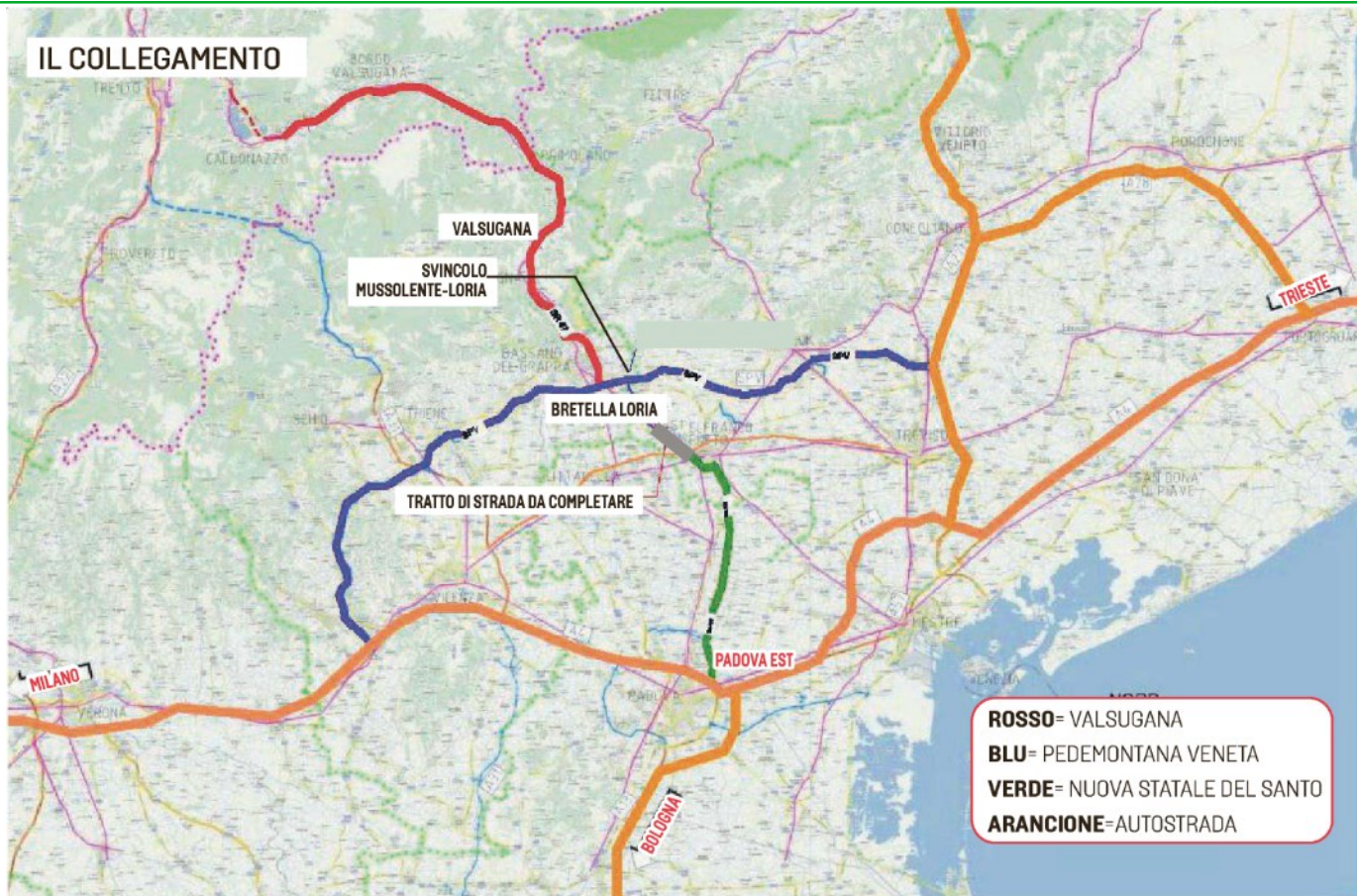
La bretella misura 9,2 chilometri, congiungendo Bessica di Loria (dove è prevista l'uscita "Loria - Mussolente della Spv) a Villarazzo di Castelfranco Veneto (dove finisce l'attuale sr 308 è collegata a Padova Est). Di questo tratto, va precisato, 1,6 chilometri sono già stati finanziati e in fase di realizzazione. Senza collegamento con la Nu-

ova Strada del Santo, però, il rischio paventato è di un traffico difficilmente gestibile. Il collegamento alla Pedemontana è fondamentale visto che sarà, nel tratto veneto, un'arteria che collegherà Montecchio Maggiore (Vicenza) a Spresiano (Treviso) interconnettendosi a 3 autostrade: A4, A31 e A27). Sarà lunga 94,747 chilometri e sarà l'unica superstrada italiana soggetta a pedaggio.

#### **RADDOPPIO SR 308**

L'intesa firmata si spinge oltre vedendo, "pur nella consapevolezza dei numerosi in-

terventi necessari", il raddoppio dell'attuale regionale 308 che sarebbe una boccata d'ossigeno non da poco per il Padovano. Il traffico già molto sostenuto, aumenterebbe di parecchio. Il percorso prevede anche l'utilizzo della Sr 47 nel tratto della vallata trentina, l'adeguamento di un tratto di tangenziale Est di Bassano, il completamento della complanare alla ferrovia della linea Castelfranco-Bassano, congiungendo la 308 sino alla regionale 53 Postumia a Castelfranco Veneto. —



#### I NUMERI DELLA SPV

### Nel 2020 la superstrada sarà percorribile

La conclusione della Pedemontana Veneta è prevista nel 2020. I lavori sono a cura dell'Ati Sis che la gestirà e riscuoterà i pedaggi per 39 anni. Avrà un costo stimato di 2.391 milioni di euro. Collegherà Montecchio Maggiore a Spresiano passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, per Bassano del Grappa e a nord di Treviso, interconnettendosi a 3 autostrade. Sarà lunga 94 km e sarà la prima superstrada italiana a pedaggio.





**I COMMENTI**

# «Non possiamo restare isolati Servirà per il nuovo ospedale»

**Il sindaco Giordani auspica una soluzione funzionale per il nostro territorio**

**L'assessore Micalizzi: «Centri urbani più puliti e sicuri»**

**PADOVA.** «Dobbiamo spingere al massimo per difendere la città, se rimanessimo tagliati fuori sarebbe un passo indietro per Padova e per tutta l'area. Ma con il presidente della Regione Luca Zaia e con i sindaci troveremo una soluzione che sarà funzionale al nostro territorio». Sergio Giordani è sicuro, l'intesa di ieri è giusta e lui spingerà al massimo per difendere Padova e assicurare che si colleghi con l'asse viario della Pedemontana Veneta che corre parallelo alla Brescia-Padova, ma molto più a nord. «È forte l'auspicio per il raddoppio della 308 che darebbe un maggiore respiro alla viabilità. Indubbiamente essere sull'asse autostradale dell'A4 e su quello ferroviario principale ci ha dato sviluppo e ricchezza, se la direttrice si sposta a nord non avere un adeguato collegamento sarebbe una iattura.

L'Interporto più grande d'Italia e il nostro tessuto industriale non possono non essere collegati a questo fondamentale sbocco verso il Trentino. Dobbiamo sforzarci per trovare la soluzione migliore ma la partenza è già ottima».

«Mobilità, trasporto e dati sono le chiavi dello sviluppo, sono strategici», aggiunge l'assessore Andrea Micalizzi, presente a Castelfranco. «E in ballo la competitività di un territorio e va apprezzata la direzione comune di tutti, indipendentemente dai diversi colori politici. Oggi la sr 308 è già intasata e con il nuovo ospedale il sistema viario andrebbe in crisi: questa progettualità ci darà collegamenti più rapidi e ci toglie dall'isolamento. È importante pure dal punto di vista ambientale e di sicurezza, dei centri urbani».

«Si vince solo in squadra, da soli non si va da nessuna parte», aggiunge Fabio Bui, presidente della Provincia di Padova. —

**C.BEL.**



L'area di San Lazzaro dove sorgerà il nuovo ospedale

