

Rassegna del 28/01/2021

SCENARIO

28/01/2021	Arena	16	Via Forte Tomba accordo fatto per le rotatorie - Via Forte Tomba, intesa per i lavori	Bazzanella Chiara	1
28/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Ca' della Robinia tre milioni da risarcire - Ca' della Robinia condanna da 3 milioni per gli ex titolari	Zorzi Alberto	3
28/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Sfrattati i rimorchiatori «Così sicurezza a rischio» Il Porto apre a una soluzione	...	5
28/01/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Progettisti all'attacco «Estranei e traditi accordi disastrosi» E Jesolo pensa al danno d'immagine	Rossi Tonon Andrea	6
28/01/2021	Gazzettino Belluno	5	Il calvario della statale Alemagna: rallentamenti e file di tir in panne	Bolzonello Giuditta	7
28/01/2021	Gazzettino Belluno	6	Nuova bretella, i dati non tornano	Trentin Alessia	8
28/01/2021	Gazzettino Treviso	9	«Basta cubi, demolite troppe villette»	Voltarel Chiara	10
28/01/2021	Gazzettino Treviso	17	Superbonus per l'edilizia «Un accordo con l'Eni»	Fregonese Annalisa	12
28/01/2021	Gazzettino Treviso	17	Nuova passerella sul Monticano: partono i lavori	Rorato Gianandrea	14
28/01/2021	Gazzettino Venezia	9	Rimorchiatori sfrattati, Porto in tilt - Sfratto alla Panfido, Porto a rischio	Trevisan Elisio	15
28/01/2021	Gazzettino Venezia	7	Finanziamenti a rischio per la crisi a Roma	...	18
28/01/2021	Gazzettino Venezia	7	Mancano fondi, fermi i piani per il rialzo delle "insule"	R.Br.	19
28/01/2021	Gazzettino Venezia	11	Bonifiche e canali ecco le nuove linee delle vie d'acqua - «Cantieri a breve» L'intesa per parco e vie d'acqua è già operativa	E.T.	21
28/01/2021	Giornale di Vicenza	36	«Cantiere Spv da monitorare»	MA.CA.	23
28/01/2021	Messaggero Veneto Udine	38	L'A4 cambia volto, ricostruiti nove ponti	Artico Francesca	24
28/01/2021	Mf	33	Rapporto sostenibilità - Maggior uso del legno, più attenzione al comfort e nuovi mestieri La fiera (digital) Klimahouse racconta come sta cambiando l'edilizia	Grassi Gaia	26
28/01/2021	Nuova Venezia	31	Ospedale al Mare, Italia Nostra «I padiglioni sono vincolati»	Vitucci Alberto	27
28/01/2021	Nuova Venezia	20	Piazza San Marco all'asciutto Gli interventi in autunno - Piazza San Marco, la difesa slitta ancora «Per i lavori dell'insula ci vuole la gara»	Vitucci Alberto	28
28/01/2021	Nuova Venezia	20	Grigoletto: «Autorità nebulosa, non risolverà i problemi della laguna»	A.V.	30
28/01/2021	Nuova Venezia	39	Grattacielo in legno, caparre di 15 clienti Due indagati - Grattacielo in legno, due indagati per truffa In quindici avevano già versato la caparra	Furlan Francesco	31
28/01/2021	Nuova Venezia	39	Intervista a Fabio Bordin - «C'è un contenzioso aperto mi auguro si sblocchi presto»	F.Fur.	33
28/01/2021	Nuova Venezia	39	La minoranza «Il Comune chieda i danni d'immagine»	Cagnassi Giovanni	34
28/01/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	«Autostrade, società ingessata I Benetton vogliono dividendi»	Fregatti Tommaso	35

BORGOROMA

Via Forte Tomba
accordo fatto
per le rotatorie

BAZZANELLA PAG 16

BORGOROMA. Accordo del Comune con ministero delle Infrastrutture e società autostradale per ottenere il nulla osta. Parte l'iter, cantieri all'inizio dell'anno prossimo

Via Forte Tomba, intesa per i lavori

La società Tosano realizzerà le due rotatorie molto attese e solo dopo potrà costruire l'ampia struttura commerciale, la prima a Verona

Chiara Bazzanella

Doppie rotonde di via Forte Tomba? Dopo anni che se ne parla, iniziano a intravedersi i tempi per la loro realizzazione. La giunta ha infatti dato il via all'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e trasporti e la Società Autostradale Brescia-Padova, per ottenere il nulla osta alle opere.

Il Pua era stato approvato nel 2016 ma il progetto definitivo è sui tavoli di Palazzo Barbieri dal 20 ottobre scorso, depositato dall'esecutore delle due opere di urbanizzazione che, insieme alle migliori previste in altri snodi, verso l'area Biasi e l'accesso all'autostrada, ammontano a un milione 300mila euro. Solo dopo averle realizzate, il gruppo Tosano di Cerea potrà costruire l'ampia struttura di vendita di 10mila metri quadri, compresi i magazzini, nell'area più limitrofa ai resti del forte che si avvistano dalla strada. «Si tratta di opere molto attese per fluidificare il traffico in una zona congestionata», dice l'assessore all'Urbanistica, Ilaria Segala. «Negli orari di punta la viabilità è appesantita sia in ingresso che in uscita da Verona».

Le due rotonde spunteranno una all'intersezione tra via Pasteur e via Golino, a nord dell'autostrada, e una nel tratto che dalla statale dà accesso alla tangenziale. «Verso maggio, dopo il passaggio al Ministero, l'accordo approderà in Consiglio comunale per la ratifica. Fatta la variante urbanistica, si potrà avviare la procedura di appalto per la gara pubblica». Se tutto va bene, all'inizio dell'anno prossimo potrebbe parti-

re il cantiere. «Il passaggio in Consiglio sarà un atto formale», protesta il consigliere di Verona e Sinistra in Comune Michele Bertucco. «La scelta dell'accordi di programma contrasta con tutti gli annunci di urbanistica partecipata dispensati a piene mani dal sindaco e dall'assessore».

Tosano, per valorizzare il forte, realizzerà anche una ciclabile e un percorso interno all'area in modo che il compendio possa essere apprezzato e visto anche da vicino.

È da tempo che l'area suscita gli appetiti di investitori. Una manifestazione di interessi, nell'ambito del Piano degli interventi, era stata presentata in un primo momento dall'Immobiliare Turbina Srl di Marco Nicolis. Poi la pratica, con la richiesta al Comune di rinunciare alla prospettata costruzione di un albergo, era passata alla Nico.Fer, che poi l'avrebbe ceduta a Tosano. Quest'ultimo, da 6-7 anni, è intenzionato ad aprire il primo punto vendita del marchio nel capoluogo. Nel 2015, con il sostegno dell'allora sindaco Tosi, Supermercati Tosano e Nico.Fer avevano presentato ricorso al Tar del Veneto contro il provvedimento della Soprintendenza che aveva bloccato un ulteriore progetto di rotonda a ridosso del Forte. Ora che la situazione è sbrogliata, sembra che i tempi siano maturi per procedere. ●





L'incrocio di via Forte Tomba dove verrà realizzata una rotatoria FOTO MARCHIORI



LA CORTE DEI CONTI

Ca' della Robinia tre milioni da risarcire

di **Alberto Zorzi**

Mazzata della Corte dei Conti sul caso di Ca' della Robinia, la fattoria didattica mai nata: gli imputati dovranno risarcire la Regione Veneto con oltre 3 milioni. a pagina 6

LA COOP PER DISABILI

Per la Corte dei conti è responsabile anche l'ex dirigente della Regione Modolo. Continua il processo per truffa

Ca' della Robinia condanna da 3 milioni per gli ex titolari

VENEZIA Quell'ex discoteca di Nervesa della Battaglia avrebbe dovuto diventare una fattoria didattica per le persone disabili, ma in realtà era stata trasformata in una birreria ed era diventata il caso-simbolo di quel fondo di rotazione firmato nel 2011 dall'allora assessore regionale Remo Sernagiotto e dal dirigente Mario Modolo, proprio per sostenere i progetti sociali. Quello di Ca' della Robinia fu il primo, a cui poi ne seguirono altri: e ora, mentre a Treviso è in corso un processo per truffa e corruzione, per i protagonisti della vicenda arriva anche la «mazzata» della Corte dei Conti del Veneto. I giudici, con una sentenza pubblicata ieri, hanno infatti condannato la fondatrice e presidente dell'omonima onlus Bruna Milanese, il curatore fallimentare Edoardo Lollo e i due consiglieri di amministrazione Selene Bailo (figlia di Milanese) e Pierino Rebellato a risarcire 3 milioni e 96 mila euro alla Regione Veneto: ovvero la quota erogata nel 2012 rispetto a un finanziamento ammesso di 3,4 milioni. Ma anche Modolo, all'epoca di-

rettore del Dipartimento dei servizi sociosanitari e sociali e oggi project manager nel settore privato, potrebbe essere costretto a tirare fuori di tasca propria una somma notevole, fino a 1,2 milioni.

I giudici hanno infatti ritenuto che, essendo accusati di dolo, i primi 4 condannati abbiano la priorità dal punto di vista dell'esecuzione della sentenza. Ma se, come probabile, non avranno quei 3 milioni, allora si passerà a Modolo, che è accusato di colpa grave per non aver vigilato. Per Sernagiotto – ancora in vita quando a metà ottobre si è tenuta l'udienza e poi deceduto il 29 novembre – è invece stata dichiarata la prescrizione, in quanto era stato «chiamato in causa» dalla procura solo nel 2018, oltre i 5 anni previsti. Ma il suo avvocato Fabio Crea si dice soddisfatto. «Stavamo dimostrando anche nel processo penale che l'ex assessore Sernagiotto non aveva alcuna responsabilità, in quanto l'atto politico di modifica del bando che introduceva anche la possibilità di acquisto di immobili e non solo di arredi era passata in commissione consigliare e

non era stata da lui introdotta in giunta». Sono stati invece stralciati l'altro figlio Stefano Bailo e Giancarlo Baldissin, ex proprietario della discoteca, che non avendo avuto ruoli ufficiali nella onlus all'epoca dei fatti, sono fuori giurisdizione della Corte dei Conti.

I giudici nella sentenza ricordano come il senso del fondo di rotazione sia quello di immettere liquidità che poi va restituita proprio per finanziare altre iniziative. Ma in quel caso, come dimostrato dalle indagini della Finanza e del pm contabile Chiara Imposimato, i soldi erano stati dilapidati in vari rivoli: da un lato per le spese della coop (stipendi, utenze, fornitori), dall'altro per usi personali attraverso false fatture. La sen-



tenza parla di «un complessivo comportamento di Ca' della Robinia e dei suoi amministratori connotato da assoluta carenza di considerazione del ruolo e delle finalità del finanziamento concesso ed ottenuto»: la coop ha comprato un immobile da 2 milioni e utilizzato l'ulteriore milione liquido «nella quasi totale interezza per finalità personali degli amministratori, senza aver in alcun modo, a distanza di circa quattro anni, non solo completato il progetto, ma neppure aver posto in essere i presupposti per l'erogazione del servizio prospettato». Tanto che poi, a fine 2016, era arrivato il fallimento. Quanto a Modolo, i giudici gli contestano di aver firmato la convenzione senza verificare i presupposti e senza le garanzie richieste, come per esempio una fideiussione. La sentenza parla di «gravissima negligenza che non può che essere imputata in via esclusiva al convenuto Modolo», a cui viene addebitata una colpa del 40 per cento rispetto alla somma iniziale, che porta appunto a 1,2 milioni.

La Corte, con sentenze ferme anche in appello, aveva già condannato un altro imprenditore, Moreno Lando, a risarcire a Palazzo Balbi quasi 7 milioni di euro per ulteriori due progetti naufragati: un centro estivo a Vigo di Cadore e uno logistico a Monselice, entrambi per disabili.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● La Regione ha finanziato con 3 milioni a tasso zero provenienti da un fondo dedicato ai disabili l'acquisto di una ex discoteca abbandonata da parte della cooperativa Ca' della Robinia

● La fattoria didattica che sarebbe dovuta sorgere non ha però mai visto la luce e i soldi non sono mai stati restituiti



Nel Trevigiano
L'ex discoteca al centro del caso e, a lato, l'articolo del Corriere del Veneto del 18 aprile 2015 da cui sono nate le inchieste



Canale Brentella

Sfrattati i rimorchiatori «Così sicurezza a rischio» Il Porto apre a una soluzione

I rimorchiatori sfrattati dal canale Brentella. Adesso il rischio dei licenziamenti è più vivo che mai per la Rimorchiatori Riuniti Panfido che nei giorni scorsi ha ricevuto l'ordine di sgombero entro 30 giorni dall'Autorità portuale. L'area dovrà essere riconsegnata come fu data in concessione nel 2003, senza rimorchiatori, strutture realizzate (è in corso una controversia sulla presenza di opere abusive) e pontone. L'azienda dal canto suo vuole fare ricorso al Tar con richiesta di sospensiva del provvedimento, intanto ha chiesto l'aiuto dei sindacati per avviare una procedura di raffreddamento in prefettura con tutti i soggetti interessati. «Va garantito il mantenimento dei servizi tecnico-nautici del porto di Venezia in funzione della sicurezza del personale imbarcato e dell'operatività del Porto», dicono Marino De Terlizzi della Fit Cisl, Marcello Sabatini della Filt Cgil e

Francesco Sambo della Uil Trasporti. «La procedura è stata avviata a seguito di verifiche fatte nel febbraio 2020 per rimettere in pristino i beni demaniali coinvolti — dice il commissario del Porto Cinzia Zincone — Siamo consapevoli della delicatezza della situazione per questo vogliamo individuare la soluzione più adeguata per raggiungere la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall'altro lato, garantendo sempre la sicurezza della navigazione». L'azienda se non avesse alternative dovrà mettere in liquidazione il cantiere San Marco e il cantiere Serenissima, mettere in disarmo 4 rimorchiatori e ridurre il personale di sei equipaggi (18 persone), riorganizzare i turni con presenza di 24 ore a bordo dei mezzi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La truffa del grattacielo

Progettisti all'attacco

«Estranei e traditi accordi disattesi»

E Jesolo pensa al danno d'immagine

JESOLO «Avevamo pensato e sviluppato un progetto innovativo, con un grande sforzo teso a produrre qualità abitativa come nella nostra filosofia di ricerca, progetto che è stato poi disatteso dagli sviluppatori». La mancata costruzione della Cross Lam Tower non ha toccato solamente i potenziali acquirenti ma anche i professionisti che l'avevano pensata. Se alcuni tra i primi si sarebbero rivolti alla Procura di Venezia con un esposto che ha portato all'apertura di un'indagine, i secondi prendono le distanze da chi quel progetto avrebbe dovuto realizzarlo. «E' fermo, e non per causa nostra che abbiamo sviluppato e investito grandi energie per questa architettura fino ad ottenerne le autorizzazioni necessarie a definirne gli elaborati esecutivi», commenta Simone Gobbo, socio dello Studio Demogo di Treviso. Quando il progetto della torre di legno da 12 piani, la più alta d'Europa, venne presentato nel novembre del 2018 il nome di Gobbo e del suo studio furono citati con orgoglio perché freschi vincitori del premio internazionale «T Young Claudio De Albertis». Ora l'architetto prende le distanze: «Il nostro ruolo si è limitato al progetto e purtroppo i nostri sforzi e la qualità dell'opera ideata sono stati traditi dai comportamenti della committenza — dice —. Noi progettisti siamo stati danneggiati dalla vicenda ed estranei al ruolo dello sviluppatore immobiliare, con cui da tempo il nostro studio non ha più contatti. Abbiamo sospeso la progettazione a causa delle insolvenze del committente che non ha mantenuto fede agli accordi».

Ieri intanto la notizia dell'inchiesta per truffa aperta nei confronti di due persone dal sostituto procuratore Antonia Sartori ha fatto il giro della città, entrando di prepotenza anche in consiglio comunale. «Lasciando a chi di competenza ogni valutazione rispetto ad eventuali illeciti di rilevanza penale — commentano i consiglieri di Jesolo Bene Comune, Christopher De Zotti e Lucas Pavanetto —, riteniamo che l'amministrazione comunale, avendo patrocinato il convegno nel quale è stato anche presentato il progetto, e visto che nel volantino dell'evento lo stemma del Comune di Jesolo appare assieme al logo di Cross Lam Tower, dovrebbe valutare l'opportunità di richiedere un danno d'immagine nel caso in cui ci siano risvolti giudiziari con l'accertamento di condotte penalmente rilevanti».

Andrea Rossi Tonon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bioedilizia

Il grattacielo avrebbe dovuto avere 14 piani e 28 appartamenti di 100 metri quadri l'uno



Il calvario della statale Alemagna: rallentamenti e file di tir in panne

**LA RABBIA
DEI RESIDENTI
CHE AUSPICANO
IL BLOCCO
DEL PASSAGGIO
DEI CAMION**

**IL GESTORE ANAS:
«EFFETTIAMO
QUOTIDIANAMENTE
LA PULIZIA DALLA NEVE
ABBIAMO IN CAMPO
MOLTI ADDETTI»**

VIABILITA' E DISAGI

CORTINA Già era disagiata in autunno percorrere l'Alemagna in valle del Boite, e verso Longarone, per i tanti cantieri aperti e gli altrettanti semafori accesi; ora con la neve la situazione è ulteriormente peggiorata e i tempi di percorrenza allungati. Carreggiata ridotta per i cumuli a bordo strada, non è ancora passata la fresa, e, soprattutto nei centri abitati, il pericolo è incombente. Il traffico pesante non è calato e così in queste giornate quando si incrociano due tir è blocco assicurato, anche per minuti fra retromarce e spostamenti lentissimi; ma è sufficiente che il mezzo pesante incroci un furgone per rallentare il tutto. È successo anche ieri mattina a Vodo vicino al municipio. E ci sono sempre i cantieri a complicare la situazione. Ergo: gli automobilisti sono inferociti. «Ma non ci avevano promesso che con i cantieri aperti avrebbero limitato il transito dei tir - sbotta un cittadino della zona che tentava di immettersi in statale invece qua è sempre la solita storia, ma lei sente come vibra il terreno quando passano». Il passaggio è continuo e le targhe alternano mezzi nazionali, molti destinati ai rifornimenti in zona, e tante altre dall'est Europa. È un tormentone che continua a far discutere, i "bisogni della strada" stranieri che preferiscono questa direttrice, l'Alemagna, perché gratis. Certo in caso di neve se ne vedono delle belle a cominciare da chi senza catene pretende di viaggiare sulla strada imbiancata: le conseguenze sono ben note a tutti.

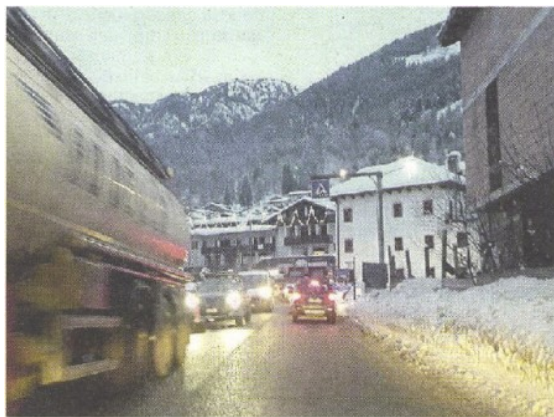
L'ANAS

«Anas prosegue quotidianamente le attività di rimozione della neve accumulata lungo i margini della carreggiata dopo le straordinarie nevicate susseguite a partire da dicembre, con il dispiegamento di un gran numero di forze e mezzi operativi. La presenza di accumuli di neve particolarmente significativi sui pendii - spiegano da Anas - comporta talvolta lo scosciamento di piccole o grandi slavine che richiedono interventi non pianificati e quindi con necessità di attendere i tempi di arrivo dei mezzi impegnati altrove. La statale 51 rimane tuttavia sempre pienamente transitabile dentro e fuori i centri abitati, all'interno dei quali l'apertura delle pertinenze stradali è di competenza dei comuni, ancorché siano in atto efficaci sinergie col personale Anas per operare il più in fretta possibile. Non si segnalano pertanto particolari criticità. Occorre precisare che è fondamentale, come sempre, da parte di tutti gli utenti della strada il rispetto del codice e l'utilizzo delle catene. Infatti molti degli incidenti o degli intraversamenti registrati sono causati da disattenzione o da assenza di catene o gomme da neve».

Parole sante. Ma mentre per arrivare a Cortina la strada è bella larga, grazie alla puntuale fresata, nei tratti di attraversamento di Peaio, Venas, Valle, Vodo solo per fare qualche esempio, i bordi incombono e restringono lo spazio di transito e, quel che è peggio, a terra lo strato ghiacciato crea una sorta di scivolo pericoloso anche e soprattutto per i pedoni.

Giuditta Bolzonello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STATALE ALEMAGNA ostaggio dei tanti camion che la percorrono



Nuova bretella, i dati non tornano

► Discusso in commissione il progetto della "Cucciolo Marisiga" ► Questa sera incontro tra i consiglieri e il comitato di cittadini
Per l'opposizione i flussi di traffico analizzati non sono esaustivi Previsto anche un faccia a faccia con il sindaco Jacopo Massaro

IL PROGETTO

BELLUNO Ieri in commissione, oggi con il Comitato. La bretella Cucciolo - Marisiga è la questione calda del momento, in città. Martedì sera il progetto è stato affrontato in sede di seconda commissione, su richiesta del consigliere di opposizione Franco Roccon e questa sera è previsto il confronto tra i consiglieri di minoranza e il Comitato di residenti nato per contrastare il disegno della strada di collegamento tra Mier e Marisiga.

GLI SVILUPPI

Dopo questa sera il dibattito proseguirà con un successivo appuntamento in cui il sindaco Jacopo Massaro sarà chiamato dai cittadini a chiarire in quale fase si trova il progetto. Per ora, infatti, sembrano esserci diversi punti da chiarire. A partire dal flusso di traffico che oggi transita alla Cerva, perché i dati presentati martedì in commissione dal sindaco e dall'assessore all'urbanistica Franco Frison non hanno soddisfatto Roccon né il collega Paolo Gamba. Non è del tutto chiaro nemmeno con quali soldi sarà finanziata l'opera. «Ci è stato detto che all'ora transitano 350

mezzi da Agordo verso Belluno e 750 sono quelli di passaggio a Levego rivolti in direzione Agordo. Ma a quale ora del giorno e di quale giorno della settimana stiamo parlando? - chiede e si chiede Roccon, perplessa circa le dichiarazioni ascoltate martedì da sindaco e assessore -. A me sembrano studi molto empirici e poco approfonditi, non si può basare un'opera così importante per la città su valutazioni pressapochiste. E poi, come verrà finanziato? Si dice dal Consorzio che ha in mano la lottizzazione dell'area ex Icb, ma ne siamo sicuri? Siamo certi che poi parte della spesa non ricada sulle casse pubbliche? Io lo trovo un costo folle. Presenterò un progetto alternativo e meno invasivo, a breve».

L'IMPORTO

L'investimento iniziale sarebbe di 1 milione 800mila euro per il tratto dal Cucciolo all'hotel Carpenada, a cui si aggiungerebbe un altro milione per completare il percorso dalla parte nord di via Fulcis al raccordo con la rotonda di Marisiga. Pochi gli interventi della maggioranza, a tener banco martedì sera sono stati i due rappresentanti dell'opposizio-

ne che hanno incalzato di domande sindaco e assessore.

IL PRECEDENTE

Gamba, da parte sua, la questione la conosce bene. L'aveva seguita ai tempi dell'amministrazione Prade, quando era assessore all'urbanistica. I dati in mano oggi, a suo dire, non sono sufficienti ad argomentare l'efficacia dell'opera e a tener testa ai comitati. I comitati, appunto. Questa sera Gamba parteciperà alla riunione con il gruppo di cittadini, ma lui ai comitati è contrario per una semplice questione: la politica deve fare la sua parte e deve farla in modo ineccepibile per il bene di tutti. «I comitati nascono solo per mettersi in contrapposizione a qualcosa, ma non dovrebbe essere così - spiega -. La politica deve farsi valere e avere dati inconfutabili quando presenta un'idea». La strada in questione passerebbe attraverso un'area residenziale e devasterebbe il terreno agricolo dietro l'ospedale San Martino. All'idea il capogruppo di Belluno è di tutti inorridisce. «E agli ambientalisti cosa diremo? - domanda -. Prima di tutto bisogna capire quali sono le esigenze e i reali flussi di traffico».

Alessia Trentin

© riproduzione riservata





SALE la protesta degli abitanti per il progettato raccordo Cucciolo Marisiga, oggi la minoranza incontra il Comitato di cittadini

«Basta cubi, demolite troppe villette»

► Petizione dei residenti di viale Vittorio Veneto: «Fermate il dilagare delle nuove architetture». Raccolte 1400 firme ► Tassinari: «Prima di noi nessuno ha pensato di mettere tutele, stiamo lavorando per proteggere gli edifici storici»

**«VENGONO ABBATTUTE TANTE CASE DI PREGIO»
"BELLITALIA" DI RAI 3 DEDICA UNA PUNTATA ALLA TRASFORMAZIONE DEL PAESAGGIO URBANO**

LA PROTESTA

TREVISO I residenti del quartiere attorno all'ospedale San Camillo sono stanchi: «basta cubi», stop al dilagare di architetture «modello bunker antiatomico» e si mobilitano per farsi sentire. Replica però l'assessore all'urbanistica Linda Tassinari: «La precedente amministrazione non ha predisposto alcuna tutela per gli edifici del Novecento. Adesso stiamo recuperando, le tutele vogliamo metterle, ma attraverso il dialogo con i cittadini». I residenti hanno quindi chiesto un incontro proprio con l'assessore Tassinari e presto verranno ricevuti. E anche Paolo del Giudice e Eugenio Manzato, che lunedì hanno fatto protocollare la petizione con 1400 firme, vorrebbero un incontro con la giunta. Intanto la questione rimbalza a livello nazionale, grazie ad un servizio che verrà trasmesso sabato 6 febbraio su Rai 3, nel programma "Bellitalia", l'appuntamento settimanale della TGR che si occupa di beni culturali e paesaggistici. Le riprese partono proprio dall'area dell'Eden-Appiani, dove è prevista la costruzione di un grande complesso residenziale, e

dell'edificio in via Panciera ex Zoppelli soffermandosi sulla trasformazione del paesaggio urbano al di fuori del centro storico di Treviso.

CRITICHE

Gli interventi architettonici e urbanistici degli ultimi tempi stanno stimolando il dibattito in città. L'attenzione è stata portata in questi giorni sulla storica zona residenziale all'inizio dei passeggi di viale Vittorio Veneto edificata all'inizio del '900; una zona attraversata da una fitta rete di straducce popolate da eleganti e raffinate villette unifamiliari e circondate dal verde. «Nel giro di poco tempo, a pochi metri di distanza l'uno dall'altro - raccontano i signori Ilaria Maria Radini e Andrea Arvieri - sono comparsi innumerevoli cantieri per realizzare soprelevazioni, nuove costruzioni, ampliamenti, tutti invariabilmente di colore grigio, sorti al posto di tanti villini. Ciò che viene abbattuto non è solamente la memoria storica, ma ville e villette di pregio per stile eclettico, materiali pregiati e bellezza architettonica».

IL PAESAGGIO

Così, passeggiando, lo sguardo si sposta dalle policromie e ricercate architetture che sfumano tra l'eclettismo e il liberty di inizio '900, alle nuove costruzioni, tutte a norma di legge. E ancora, cambiando orizzonte, altre gru si stagliano sul cielo. In via della Liberazione vicino all'incrocio con via Vecellio, do-

ve un tempo c'era un villino di inizio secolo, oggi c'è un edificio di tre piani; nella stessa via, incastrato tra un villino di inizio secolo e uno degli anni Settanta, è stato innalzato una sorta di lungo parallelepipedo unifamiliare di quattro piani cieco su tre facce, che sovrasta l'esistente; a pochi metri di distanza, in vico-

lo Piave, dove c'era una villetta di due piani, complessi e articolati ponteggi circondano un enorme condominio di cinque piani, in costruzione; poco distante, in via Vecellio una struttura "neo minimalista" ha preso il posto di una villetta del secolo scorso. I residenti lamentano e sottoscrivono le richieste già esplicitate nella petizione aperta su Change.org: «che vengano applicati senza deroghe i regimi vincolistici esistenti alle architetture di pregio».

LA REPLICA

Direttamente dal consiglio comunale arriva la risposta dell'assessore Tassinari: «Durante la precedente amministrazione certi interventi venivano fatti senza problemi e non sono state messe tutele. Noi, adesso, stiamo cercando di risolvere tante problematiche puntando a proteggere gli edifici di valore. Abbiamo fatto un bando chiedendo ai cittadini di segnalarci le costruzioni che meriterebbero tutela. Per nostro conto poi stiamo facendo un'analisi molto puntuale per avviare progetti di protezione».

Chiara Voltarel

© RIPRODUZIONE RISERVATA

All'Eden



Un palazzo di 5 piani tra mille polemiche

Continuano i lavori di preparazione per allestire il

cantiere del condominio in zona Eden. Il progetto prevede la realizzazione di un condominio di cinque piani, dalle forme moderne e realizzato con impianti e materiali eco-compatibili e all'insegna del massimo risparmio energetico. Un edificio che però ha scatenato molti dubbi, a cominciare dall'ex direttore dei musei civici Eugenio Manzato, perché di eccessivo impatto in un quartiere caratterizzato da costruzioni più basse e del primo Novecento.





I NODI Alcuni dei cantieri e delle nuove ristrutturazioni finite nel mirino dei residenti di viale Vittorio Veneto che hanno avviato una raccolta di firme

Superbonus per l'edilizia «Un accordo con l'Eni»

► La Confartigianato capo progetto
nella Marca per agevolare le pratiche

ODERZO

Green economy: sono parecchie le richieste che stanno arrivando a Confartigianato di Oderzo-Motta che agisce da capoprogetto per tutto quel che attiene al Superbonus del 110% con cessione del credito. Le domande d'intervento arrivate sono circa 150, ma potrebbero esser di più. Lo scoglio è rappresentato dalla burocrazia, i tempi lunghi per lo svolgimento delle pratiche edilizie.

L'ACCORDO

«Green economy - spiega il presidente Armando Sartori - nel senso che abbiamo stretto un accordo con Eni Gas e luce, azienda nazionale che, attraverso il suo servizio Cappotto-Mio, consente una facile e garantita gestione della cessione del credito d'imposta, prevista dalle norme. La nostra sede operativa è punto di riferimento, per quest'attività specifica, per tutta la Marca. Il nostro obiettivo è di facilitare i proprietari di immobili per rendere più efficienti sul piano energetico e delle emissioni in atmosfera i propri edifici, riqualificarli, anche staticamente, approfittando degli importanti incentivi fiscali messi a disposizione con l'Ecobonus e il Sismabonus». Lavoro ce n'è: sono molti i proprietari interessati a riqualificare le loro abitazioni; edifici magari risalenti agli anni Sessanta/Settanta che hanno l'esigenza di essere riqualificati sul piano energetico; per contenere le spese energetiche da una parte,

guardando nel contempo alla tutela dell'ambiente.

L'ORGANIZZAZIONE

«Al centro del modello operativo c'è la società Confartigianato Servizi Oderzo Motta Srl che agisce come "general contractor" per il proprietario dell'immobile per gli interventi di riqualificazione energetica e o sismica e che acquisirà i crediti d'imposta maturati grazie all'accordo con Eni gas e luce - prosegue Sartori -. Confartigianato Servizi si avvarrà poi delle imprese del territorio, provvedendo al loro pagamento a lavori ultimati. Il modello permette una fruizione immediata del beneficio della cessione dei crediti d'imposta che andrebbero altrimenti recuperati nelle dichiarazioni dei redditi in cinque - dieci anni. Il credito d'imposta potrà poi essere ceduto da Confartigianato Servizi Oderzo Motta Srl a Eni gas e luce, chiudendo così il cerchio». Lo scoglio che l'associazione di categoria si trova ad affrontare è la lunghezza dei tempi. «Ci rapportiamo con l'agenzia del catasto e con i comuni e, purtroppo, i tempi non sono veloci - prosegue Sartori -. Aggiungete la pandemia, personale in smart working e i mesi si allungano. Per contro le pratiche del superbonus devono essere perfette per poter essere accettate. Chiediamo al settore pubblico di sveltire, per quanto possibile, queste richieste». Soprattutto per dare lavoro e reddito alle imprese locali.

Annalisa Fregonese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PRESIDENTE

«Tempi troppo lunghi,
chiediamo al settore
pubblico di sveltire
il più possibile le richieste»



L'OPPORTUNITÀ Il Superbonus del 110% permette di ristrutturare e ammodernare le abitazioni

Nuova passerella sul Monticano: partono i lavori

**VIA ALBANO VILLANOVA
CHIUSA AL TRAFFICO
FINO AL 26 FEBBRAIO
PER REALIZZARE
L'ATTESA
CICLOPEDONALE
MOTTA DI LIVENZA**

Chiude al traffico via Albano Villanova: in programma l'intervento di costruzione della passerella ciclo-pedonale sul Monticano. L'ordinanza segnala che da questa settimana, e fino al 26 febbraio, la strada sarà chiusa alla circolazione stradale nel tratto compreso tra il viale Aldo Moro e l'intersezione con via Calnova. In questo luogo inizieranno i lavori per la realizzazione della passerella tanto attesa sul Monticano. Uno snodo strategico che permetterà ai pedoni di raggiungere il centro mottense e la zona industriale in tutta sicurezza. A completare l'opera l'amministrazione comunale ha successivamente inserito nel programma delle opere triennali il primo stralcio di una nuova pista ciclabile tra Albano e Villanova. Un progetto del costo di 600mila euro. Ma quando chiuderà il cantiere? Se per la passerella si ipotizza di chiudere entro febbraio, per la rotatoria di viale Aldo Moro si andrà avanti un altro paio di mesi. Quest'ultimo intervento si sarebbe dovuto concludere entro il 2020 ma, come specificato dal sindaco

co Alessandro Righi, si continua a causa di un problema ai sotto servizi. La rotonda e la passerella hanno un costo di realizzazione di circa 805mila euro. La conclusione è programmata entro il 18 marzo.

Ma non si tratta dell'unico intervento previsto in questo periodo. Infatti da qualche giorno sono iniziati i lavori del secondo stralcio di efficientamento energetico dell'illuminazione pubblica. I lavori prevedono la sostituzione delle armature stradali (i gusci e le lampade) di via Albano Villanova, della frazione di Malintrada e di Borgo Marconi in direzione San Giovanni. Come segnalato dallo stesso sindaco Righi, il costo complessivo ammonta a 90mila euro, coperto da contributo statale. Il primo stralcio concluso nel 2020 ha permesso la sostituzione dell'illuminazione pubblica con nuove lampade a led delle frazioni di Villanova e San Giovanni per un totale di 90mila, anche in quel caso finanziato in toto da un contributo statale. Entro la primavera, salvo imprevisti, si procederà alla progettazione e successivamente all'affidamento dei lavori per il completamento del terzo e quarto stralcio che comprenderà la frazione di Lorenzaga e di alcune zone del capoluogo. La cifra totale dei lavori sarà di 180mila, coperti da contributo statale.

Gianandrea Rorato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CANTIERE Sono partiti i lavori in via Albano Villanova per realizzare la passerella ciclopedonale sul Monticano



Rimorchiatori sfrattati, Porto in tilt

►Contenzioso per un pontone: la Panfido deve lasciare il canale Brentella entro 40 giorni. A rischio servizi e posti di lavoro

Ancora più a rischio le attività portuali. I rimorchiatori della ditta Panfido sono stati sfrattati dal commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Cinzia Zincone. Entro 40 giorni devono abbandonare il canale Brentella e restituirlo nello stato in cui la società lo ricevette nel 2003 quando, dopo anni di incertezze sulla sistemazione dei mezzi, l'Autorità portuale di allora trovò la soluzione. Sono 35

i posti di lavoro a rischio su un organico di 140 persone, aumenterà l'inquinamento atmosferico, dovranno essere messi in disarmo 4 rimorchiatori su 25, smaltiti il pontone galleggiante con gli uffici e il bacino galleggiante per le manutenzioni; ed è immaginabile che ne risentirà il servizio essenziale di assistenza alle navi in transito negli scali di Marghera, Chioggia e alla Marittima di Venezia (anche se adesso è vuota di navi da crociera).

Trevisan a pagina IX

Sfratto alla Panfido, Porto a rischio

►L'Autorità Portuale obbliga la ditta dei rimorchiatori che assistono le navi a sgomberare il canale Brentella

►Sotto accusa il pontone galleggiante. Appello dei sindacati al prefetto per difendere lavoratori e operatività dello scalo

L'AMMINISTRATORE

«Situazione allucinante: se c'è qualcosa di sbagliato, ci diano la possibilità di sanare la situazione e continuare ad operare» commenta Davide Calderan

IL CASO

MESTRE I rimorchiatori Panfido sono stati sfrattati dal commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), Cinzia Zincone, sostanzialmente perché non si capisce se gli uffici dell'azienda sono un palazzo o una nave. Entro 40 giorni devono abbandonare il canale Brentella e restituirlo nello stato in cui la società lo ricevette nel 2003 quando, dopo anni di incertezze sulla sistemazione dei mezzi, l'Autorità portuale di allora trovò la soluzione all'interno del canale che unisce il canal Salso con il canale dei Petroli e con il Vittorio Emanuele III. Così, in un periodo di crisi drammatica a causa dei provvedimenti varati contro la pandemia, si aggiungono altri 35 posti di lavoro a rischio su un organico di 140 persone, aumenterà l'inquinamento atmosferico, dovranno essere messi in disarmo 4 rimorchiatori su 25, smaltiti il pontone galleggiante con gli uffici e il bacino galleggiante per le manutenzioni; ed è immaginabile che ne risentirà il servizio essenziale di

assistenza alle navi in transito negli scali di Marghera, Chioggia e alla Marittima di Venezia (anche se adesso è vuota di navi da crociera).

LA STORIA

«È una situazione allucinante: se c'è qualcosa di sbagliato in quel che abbiamo fatto, ci diano la possibilità di sanare la situazione e continuare ad operare - commenta Davide Calderan, amministratore delegato della Rimorchiatori Riuniti Panfido -, ma non capisco la logica di dire vattene in 50 giorni e dopo casomai ne parliamo». I 50 giorni ormai sono scesi a 40 dato che la lettera dell'Autorità portuale è dello scorso 21 gennaio.

La storia nasce il 14 febbraio del 2020: quel giorno uno squadrone di 45 persone tra Capitaneria di porto, Carabinieri, Polizia ambientale, Polizia forestale... si

recò nel canale Brentella per ispezionare il pontone galleggiante. I sommozzatori si immergono per verificare se fosse in qualche modo ancorato con sistemi fissi a terra o se fosse effettivamente solo ormeggiato. «Prima di posizionarlo lì come sede

delle nostre società chiederemo la concessione demaniale e i vari permessi alle autorità portuale e marittima e agli altri soggetti competenti - spiega Calderan -. Il permesso a costruire non lo chiedemmo anche perché non ci è mai arrivata una richiesta in tal senso e perché di fatto è un pontone ormeggiato in una zona portuale». In realtà quella struttura assomiglia in tutto e per tutto a un condominio, salvo per il fatto che è galleggiante. E d'altro canto la Zincone ha ereditato un problema lasciato insoluto dalle gestioni portuali precedenti: a differenza di tutti gli altri scali, a Venezia non esiste uno straccio di banchina riservata ai servizi tecnico nautici, e quindi rimorchiatori, ormeggiatori, piloti, barcaioi... devono arrangiarsi.



I SINDACATI

I sindacati si sono ritrovati improvvisamente con questa nuova emergenza e hanno chiesto una convocazione alla Prefettura per espletare la procedura di raffreddamento «a tutela dell'occupazione e a garanzia del mantenimento dei servizi tecnico nautici del porto in funzione della sicurezza del personale imbarcato e dell'operatività dello scalo» hanno dichiarato durante l'incontro con la proprietà Mar-

cello Salbitani della Filt-Cgil, Manuela Musolla della Fiom-Cgil, Marino De Terlizzi segretario della Fit-Cisl, Francesco Sambo della Uilt Uil. L'Azienda ricorrerà al Tar per chiedere la sospensione dello "sfratto" ma, non potendo aspettare perché l'Autorità portuale gli ha imposto di sgomberare entro i prossimi 40 giorni, ha approntato un piano che prevede, oltre alla messa in liquidazione del cantiere San Marco e del cantiere navale Sere-

nissima, alla messa in disarmo di 4 rimorchiatori, allo smaltimento del pontone e del cantiere galleggianti, una riorganizzazione del lavoro in base alla quale i marittimi resteranno a bordo dei mezzi (da ormeggiare a qualche banchina libera) 24 ore su 24 con la necessità, quindi, di tenere accesi i generatori diesel invece di attaccarsi all'elettricità e quindi inquinando, e con un esubero complessivo di 35 persone.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il commissario**«Stiamo cercando una soluzione»**

IL COMMISSARIO «La procedura mira a rimettere in pristino i beni demaniali in ossequio alla legislazione» afferma il commissario Cinzia Zincone aggiungendo che, «consapevoli della centralità del servizio di rimorchio e della necessità di preservare la piena operatività del Porto, AdSP sta collaborando con tutti per individuare la soluzione per la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall'altro, garantendo la sicurezza della navigazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Attesa per i 530 milioni**Finanziamenti a rischio per la crisi a Roma**

VENEZIA La speranza per far ripartire i lavori di salvaguardia - e quindi anche il Consorzio Venezia Nuova, con le sue casse vuote, e le imprese che avanzano una ventina di milioni - sta soprattutto in quei 530 milioni di risparmi sui vecchi mutui del Mose che dovrebbero tradursi in soldi liquidi. In questi settimane si sono moltiplicate le richieste alla politica in questo senso, ma la crisi di Governo sta complicando le cose. Anche perché il ministro di

riferimento del Mose, Paola De Micheli, è tra quelli più in bilico. Al lavoro per reperire questi fondi, ci sono il provveditore Cinzia Zincone e il commissario al Mose, Elisabetta Spitz. Da veneziani, si sta muovendo il sottosegretario all'Economia, Pierpaolo Baretta, ed è in pressing da tempo l'onorevole Nicola Pellicani. La speranza è di ottenere almeno una prima tranche da 100 milioni, subito spendibili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mancano fondi, fermi i piani per il rialzo delle "insule"

► I piani predisposti da Insula fermi da anni. Non aggiornata la mappa con le quote. Intanto stanziati altri 2 milioni per i ristori dall'acqua alta del 12 novembre 2019

**ANCORA DUE GIORNI
DI TEMPO
PER PRESENTARE
LA DOMANDA
DI RISARCIMENTO
DEI DANNI**

SALVAGUARDIA

VENEZIA La sistemazione delle insule, con annessi rialzi della pavimentazione, è ferma da anni per mancanza di finanziamenti. E per la stessa ragione anche la mappa altimetrica della città, oltre a non essere più facilmente consultabile, non è nemmeno stata aggiornata! Un problema di soldi che mancano, con la Legge speciale che per anni non è più stata rifinanziata, mentre tutte le risorse venivano dirottate solo sul Mose. In questo quadro, anche i rialzi - che dovevano essere uno degli interventi, accanto alle opere alle bocche di porto, per la messa in sicurezza della città - sono finiti nel dimenticatoio. Ma ora che le dighe mobili hanno cominciato a funzionare, il problema è sotto gli occhi di tutti. Non c'è solo il caso di Piazza San Marco, che va sotto a 80 centimetri, ben prima che il Mose entri in funzione. A protestare, nelle scorse settimane, sono stati anche gli abitanti di Fondamenta di Cannaregio, che vanno a mollo con 95 centimetri. Ma il problema è diffuso. Un 12% della viabilità pedonale si allaga con maree fino a 110 centimetri, quota di entrata in funzione del Mose a regime. Percentuale molto distribuita per la città con una moltiplica-

zione dei disagi.

INSULA A SECCO

La casistica è varia e complessa, legata com'è alle soglie delle case. Ma in alcune situazioni, interventi anche limitati potrebbero evitare disagi, facendo risparmiare tratti anche lunghi di passerelle. Questioni studiate da Insula, la società del Comune nata per occuparsi anche di salvaguardia. A suo tempo, aveva completato gli studi di fattibilità di tutte le insule le città. Per ognuna, previsto un risanamento complessivo di rive, sottoservizi, selciato, rialzi compresi. L'ultima realizzata, quella dei Tolentini, nel lontano 2013. Poi i rubinetti della Legge speciale si sono seccati. E a farne le spese, più di recente, è stata pure la mappa interattiva delle quote. Insula non aveva le risorse per aggiornare la piattaforma online - circa 50 mila euro - così il Comune l'ha trasferita a Venis. Ma senza manutenzione, la mappa si vede e non si vede, non è più interattiva, non è aggiornata. Un fiore all'occhiello sfiorito.

Ora, proprio per rispondere alle richieste degli abitanti di Cannaregio, Insula è stata richiamata in causa. Dopo un sopralluogo sul posto, l'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, ha chiesto alla società di recuperare e aggiornare i vecchi progetti. «Vedremo cosa si potrà fare. Servono soldi e un finanziamento ad hoc» ammette l'assessore.

RISARCIMENTI IN ARRIVO

Per un problema aperto, uno per cui si vede la soluzione. Quello dei lavori per il ri-

pristino dei danni causati dall'acqua alta del 2019. I Lavori pubblici stanno portando avanti interventi per decine di milioni, a cominciare dal rifacimento della riva davanti ai Giardini reali. E ieri il sindaco Luigi Brugnaro, nella sua qualità di commissario all'emergenza, ha firmato un nuovo decreto da oltre due milioni per i ristori. Si tratta del diciannovesimo pacchetto di risarcimenti che arriveranno a 326 soggetti: 125 privati e 201 tra attività economiche, produttive, sociali e di culto. Un totale di 2.031.864 euro divisi in 336.296 per il primo blocco e 1.695.568 per il secondo. Somme che si sommano ai quasi 30 milioni euro già erogati nei diciotto precedenti decreti a un totale di 5.392. soggetti «Un lavoro puntuale - il commento del commissario - che ha portato, ad oggi, a ristorare ben l'89% delle domande arrivate. Come già fatto a dicembre, 38 istanze sono state liquidate attraverso il processo di delegazione del pagamento direttamente ai fornitori. Una vera e propria opportunità che abbiamo voluto dare a coloro che non avevano la possibilità economica di anticipare i costi per la sistemazione dei danni». Per presentare domanda di risarcimento ci sono ancora due giorni: oggi e domani. Per scaricare la documentazione <https://www.commissariodelegato.venezia.it/moduli>.

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PASSERELLE Ancora necessarie

Ambiente

Bonifiche e canali ecco le nuove linee delle vie d'acqua

Sei interventi per dare il La alla manutenzione dei canali. Il collegamento del Montiron permetterà agli abitanti di Burano e ai residenti della Laguna nord un percorso diretto alla terraferma, il tratto del Marzenego-Osellino collegherà il centro di Mestre alla Laguna. E poi investimenti per Forte Marghera, per San Giobbe a Cannaregio dove verrà creato un approdo per chi arriva dalle isole e per il Canale Salso che arriva fino al cuore di Mestre.

A pagina XI

«Cantieri a breve» L'intesa per parco e vie d'acqua è già operativa

► Raddoppio di San Giuliano e canali,
Comune e Provveditorato vogliono correre

**BRUGNARO: «SI PUNTA
ALL'INTEGRAZIONE
FRA TERRA E LAGUNA»
ZINCONI: «OPERE
FONDAMENTALI ANCHE
PER LA RIPRESA»**

**RISORSE DAI FONDI
PER LA SALVAGUARDIA
MA ANCHE EUROPEI
BETTIN RIBATTE:
«NON È VERO CHE FINORA
NON SI ERA FATTO NULLA»**

AMBIENTE

MESTRE «Questo territorio ha nell'integrazione tra terra e acqua un suo elemento distintivo». Lo ha detto il sindaco Luigi Brugnaro commentando l'approvazione da parte della Giunta dello schema di accordo con il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (Piopp) che abbiamo anticipato ieri. Il Piopp o, meglio, l'ex Magistrato alle acque, è sempre intervenuto per mante-

nera in ordine e in funzione i canali navigabili ma questa volta si è cercato di dare un corpo unitario a tutta una serie di interventi per mettere in sicurezza fiumi e aree verdi con l'obiettivo di renderli fruibili nell'ambito urbano.

I FINANZIAMENTI

«Perciò è un accordo storico» commenta l'assessore alla Mobilità Renato Boraso che spiega come l'unica cosa che manca in quel documento è la quantificazione dei soldi necessari e, a tal

proposito, «sono lavori che saranno finanziati dal Provveditorato con i fondi per la salvaguardia della laguna di Venezia, nel



limite delle risorse disponibili. Il sindaco, però, per non mettere a rischio l'esecuzione dei lavori ha inserito nell'accordo la possibilità anche di un intervento comunale reperendo risorse in Europa».

Sei sono gli interventi che verranno effettuati, «così si darà definitivo impulso alla manutenzione straordinaria dei canali e a delle aree che da decenni non erano più stati oggetto di lavori» afferma l'assessore ai lavori pubblici Francesca Zaccariotto. Per Gianfranco Bettin, consigliere comunale Verde Progressista, non è vero, però «che in questi anni non si sia fatto alcunché: proprio nelle aree dove il parco potrebbe svilupparsi ulteriormente è stato condotto, grazie all'allora Magistrato alle Acque (oggi, appunto, Provveditorato) in collaborazione col Comune, un lungo e difficile lavoro di pulizia e messa in sicurezza che per-

mette, oggi, di progettare l'ulteriore sviluppo».

Per il sindaco Brugnaro, che ha ringraziato della collaborazione il provveditore Cinzia Zincone, questo accordo è, invece, naturale conseguenza delle manutenzioni effettuate ai rii del centro storico: «Era fondamentale assicurare lo stesso percorso alle vie di comunicazione con la terraferma. Ne è un esempio il collegamento del Montiron attraverso il quale potremmo assicurare agli abitanti di Burano e Ai residenti della Laguna nord un percorso diretto alla terraferma, senza dover passare per Piazzale Roma. Non solo, se prendiamo il tratto del Marzenego-Osellino riusciremo a ridare dignità a un canale, ormai interrato, che dal centro di Mestre porta direttamente in Laguna, un'ulteriore via d'accesso alla terraferma. La stessa cosa vale

per Forte Marghera sul quale abbiamo investito più di 17 milioni di euro, per San Giobbe a Cannaregio dove verrà creato un approdo per chi arriva dalle isole della Laguna Nord come Torcello, Burano, Murano; per il Canale Salso che arriva fino al cuore di Mestre (un boulevard acqueo che risplenderà tra pontili nuovi e sarà interamente illuminato); e infine per la bonifica dell'area di Campalto» che consentirà di quasi raddoppiare il parco di San Giuliano.

I LAVORI

La Zincone ha sottolineato che a breve partiranno i cantieri, «fattore fondamentale per la ripresa economica e sociale. Questo è un accordo che è anche esempio di collaborazione virtuosa tra Enti impegnati per la tutela del bene comune».

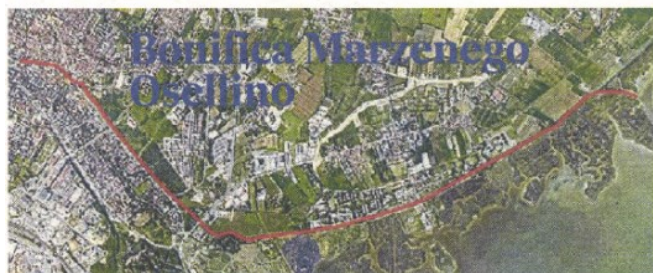
E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE AREE INTERESSATE DALL'ACCORDO

A sinistra, i terreni verso Campalto dove si procederà al "raddoppio" del parco di San Giuliano. Qui sopra i canali di Forte Marghera che saranno ripuliti e, sotto, i tracciati del Marzenego-Osellino e del Canal Salso (che passa a fianco ancora di Forte Marghera) per i quali è prevista la bonifica dei fondali e degli argini



La mozione

«CANTIERE SPV DA MONITORARE»

In consiglio è stata discussa anche la mozione di Uniti per Malo sul cantiere della Pedemontana a Vallugana in cui si chiedevano quali sono stati gli accordi presi durante il colloquio con la Regione, il blocco dei camion nella località e la revoca della deroga sui rumori. «Relativamente al colloquio si precisa che non è stato preso alcun accordo, sono state manifestate le esigenze dei residenti, tra cui drastica riduzione dei mezzi, il mantenimento della bretella, il ripristino dei luoghi - ha spiegato l'assessore Nelvio Piazza -. Per quanto riguarda la deroga sui rumori, non è possibile revocarla, ma c'è l'impegno ad attuare un'attività di monitoraggio per evitare lo sfioramento dei livelli di decibel. Il blocco dei mezzi di trasporto materiale è impossibile, sia per la sicurezza degli operai sia perché Sis ritarderebbe i lavori». MA.CA.



L'A4 cambia volto, ricostruiti nove ponti

Rifatti in poco più di tre anni i cavalcavia da Porpetto a Palazzolo, fino a San Giorgio. Fanno parte dei lavori per la terza corsia

Enrico Razzini:
 «Rispettati i tempi
 in occasione
 di tutti gli interventi»

Francesca Artico / PORPETTO

Finiti (o quasi) i disagi degli abitanti della Bassa Friulana interessati dalla demolizione di 9 cavalcavia coinvolti dai lavori del terzo lotto della terza corsia dell'autostrada A4: otto sono stati completati e agibili, per uno solo (Zavattina in comune di Castions di Strada) manca soltanto l'ufficialità. Ben 5 di queste costruzioni si trovano nel comune di Porpetto, territorio che più ha subito i disagi dei lavori della A4.

Il primo a essere demolito è stato il cavalcavia che collega la frazione di Corgnolo a Porpetto: abbattuto a giugno 2017 e riaperto a luglio 2019. Nello stesso periodo è stata demolito quello della "Zavattina" - come detto in comune di Castions di Strada -, oggi in fase di collaudo, e quello del "Modeano" in comune di Palazzolo dello Stella, consegnato a luglio 2018.

A giugno 2018 è stato abbattuto il cavalcavia delle "Case Padovane" di Palazzolo riaperto poi a novem-

bre dello stesso anno. Sempre nel 2018 è stato demolito quello che collega la frazione di Pampaluna a Corgnolo, anche questo stato riaperto al traffico a novembre dello stesso anno. A luglio 2018 è stato demolito anche quello sulla Strada provinciale 80 che collega Palmanova a San Giorgio di Nogaro, riaperto lo stesso mese essendo stato costruito adiacente a quello vecchio.

Collaudato e quindi percorribile, il cavalcavia delle "Valderie" in comune di Palazzolo abbattuto nel luglio 2018. A gennaio dello stesso anno era stato demolito anche quello che collega la frazione di Castello a Porpetto, la riapertura del tratto di strada nello scorso luglio.

Infine lo svincolo di San Giorgio della A4, intervento di grande difficoltà, è stato demolito e riaperto a febbraio 2020.

A parlare di questi interventi che hanno causato qualche disagio al traffico autostradale, ma che si erano resi indispensabili è Enrico Razzini direttore area operativa Autovie Venete.

«Dietro al varo di un ponte o di un cavalcavia c'è un

lungo lavoro di organizzazione che coinvolge progettisti, direttore tecnico, assistenti e responsabili di produzione, perché tutto viene calcolato al millimetro e al minuto - spiega -. Dal giugno 2017, ovvero dal giorno della demolizione del primo cavalcavia, le nuove costruzioni sono state tutte realizzate nei tempi previsti e subito rese fruibili. A breve verranno ceduti anche sotto il profilo burocratico alle amministrazioni competenti».

Ricorda anche che il cavalcavia dello svincolo di San Giorgio, è stato uno dei vari più delicati perché la struttura da movimentare pesava 150 tonnellate, rispetto alle 90 degli altri otto cavalcavia. L'operazione ha richiesto quattro ore di preparativi, un'ora per la movimentazione e la sistemazione della campata centrale e tre ore per la saldatura.

Razzini sottolinea infine che Porpetto, interessata dal rifacimento di 4 cavalcavia, ospitava anche un cantiere in itinere, «oggi quest'area è stata ripristinata, si è provveduto a ripiantumarla, restituendola alla configurazione morfologica di prima dell'insediamento del cantiere». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Dir. Resp.: Omar Monestier

Tiratura: 0 - Diffusione: 26680 - Lettori: 161000: da enti certificatori o autocertificati



PRIMA E DOPO

Demoliti e ampliati

L'autostrada A4 ogni giorno cambia un po' volto, attraverso i lavori per la costruzione della terza corsia. Interventi per migliorare la viabilità su un'arteria spesso congestionata dal traffico. Particolarmente spettacolari le manovre per ricostruire i nove nuovi cavalcavia al posto dei vecchi viadotti che appaiono nelle foto accanto.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

RAPPORTO SOSTENIBILITÀ

Maggior uso del legno, più attenzione al comfort e nuovi mestieri La fiera (digital) Klimahouse racconta come sta cambiando l'edilizia

In vista dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, temi come cambiamento climatico e crisi energetica non solo sono all'ordine del giorno, ma chiedono anche di costruire un nuovo paradigma economico-produttivo che preveda un approccio diverso, e innovativo, all'edilizia e al modo di vivere la casa. È questo uno dei temi centrali su cui in questi giorni, dal 27 al 29 gennaio, si sta focalizzando Klimahouse Digital Edition, format digital della rassegna di Fiera di Bolzano che da 16 anni è portavoce delle istanze più attuali sul fronte della sostenibilità e dell'innovazione applicata all'edilizia.

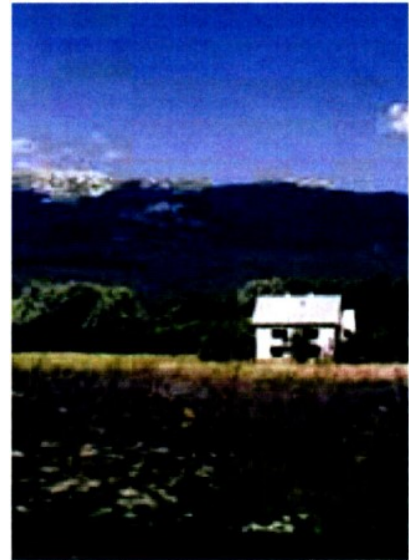
«Il 2020 è stato un anno che ha imposto al settore riflessioni profonde e importanti», sottolinea Thomas Mur, direttore di Fiera Bolzano. «L'emergenza pandemica ha costretto le persone a passare la maggior parte del tempo al chiuso e ha fatto vivere la casa in un modo nuovo, completamente diverso. Non è un caso, quindi, che oggi stia diventando ancora più urgente parlare di comfort abitativo, un trend che arriva dai Paesi del Nord - esattamente come 15 anni fa successe con l'efficienza energetica - e che implica una serie di altri argomenti estremamente attuali, quali la qualità dell'aria, specie negli edifici chiusi, e di conseguenza l'innovazione tecnologica in materia».

In questi mesi parlare di edilizia sostenibile significa anche Superbonus 110%. «Si tratta a tutti gli effetti di una grande chance che fatica a partire», prosegue Mur. «È un argomento molto complicato, che in pochi capiscono in tutte le sue sfaccettature ma di cui tutti parlano e di cui anche i privati iniziano a interessarsi. Ed è proprio questo il dato positivo: più se ne parla, più la gente impara a conoscere e ad avere familiarità con strumenti da utilizzare per risparmiare energia, avere più comfort ed entrare a far parte di processi di riciclo e di economia circolare. Anche la Commissione Europea, con cui ci siamo confrontati pochi giorni fa, si è

espressa positivamente nei confronti di questo Superbonus, definendolo un programma molto ambizioso di cui, però, devono ancora essere chiariti alcuni dettagli».

Insomma, risparmio energetico, risanamento ambientale, comfort abitativo: tutti temi che rientrano nel progetto più grande di New European Bauhaus, movimento basato sulla sostenibilità, sull'inclusività e sull'estetica che mira ad avvicinare il Green Deal europeo ai cittadini e porre al centro della vita quotidiana il riciclaggio, le energie rinnovabili e la biodiversità. «Per quanto riguarda i risanamenti, speriamo fortemente che l'edilizia faccia un grande passo in avanti», continua il direttore di Fiera Bolzano, «e perché questo succeda, oltre a implementare l'aspetto tecnico, deve essere messo a punto un programma formativo e culturale che guardi anche alla forza lavoro, creando per esempio percorsi di formazione per i giovani, affinché acquisiscano il know-how necessario. È anche importante, infatti, che nascono nuovi mestieri, perché questi temi non saranno trattati solo nei prossimi 2-3 anni: la maggior parte degli edifici di oggi andrà risanata entro i prossimi 10-30 anni, per questo servono nuove professionalità e nuovi materiali, spesso naturali». E a proposito di nuovi materiali usati nell'edilizia, il legno è uno dei protagonisti. Il quinto «Rapporto case ed edifici in legno» del Centro Studi di FederlegnoArredo riporta che nel 2019 sono stati realizzati circa 3200 edifici in legno (la percentuale sui permessi di nuove costruzioni tocca il 7%), con un aumento sia della produzione sia dell'export. Il settore delle costruzioni in legno gode di buona salute: considerando anche gli edifici non residenziali, il comparto nel 2019 ha registrato 1,35 miliardi di euro di produzione (+2,3% rispetto al 2018), di cui 740 milioni per gli edifici in legno; prima dell'emergenza sanitaria le previsioni per il comparto erano in crescita anche per il 2020. (riproduzione riservata)

Gaia Grassi



LA POLEMICA SUL NUOVO RESORT

Ospedale al Mare, Italia Nostra «I padiglioni sono vincolati»

«Le demolizioni sono fuorilegge. La Soprintendenza non le ha mai autorizzate»
Il Tar si pronuncerà tra un anno. «Intanto Cdp vada avanti con il risanamento»

LIDO

«I padiglioni dell'ex Ospedale al Mare non si possono abbattere, in attesa della sentenza del Tar rinviata al 2022. Il progetto può andare avanti, ma non con le demolizioni». Italia Nostra torna all'attacco sulla vicenda del progetto di Cassa e depositi e prestiti, l'azienda pretecipata dal ministero dell'Economia, che intende trasformare l'ospedale del Lido in un centro turistico. Un ricorso, quello presentato dall'associazione ambientalista, che mette in luce molte contraddizioni nell'iter adottato.

«La Soprintendenza non ha mai autorizzato quelle demolizioni», scrivono gli avvocati d'Italia Nostra, «perché quei padiglioni secondo il ministero dei Beni culturali rappresentano un grande valore storico identitario, originari del 1921. Sarebbero sacrificati solo perché fronte mare». Ma sull'area esiste un vincolo che risale al 2008. «E non si può invocare la condizione di degrado per abbattere un edificio. Degrado non significa pericolo di crollo, quegli edifici erano utilizzati come ospedale fino a pochi anni fa. E in questi mesi si potrebbero intanto riparare da ulteriore degrado, ripristinando gli infissi».

I ricorrenti sperano adesso che il Tribunale amministrativo accolga le loro ragioni. «Ma nel frattempo», dicono, «sarebbe fuorilegge demolire quei padiglioni». La presentazione del ricorso al Tar consentirà anche, spiegano i legali d'Italia Nostra, di poter avviare

il dibattito pubblico previsto dalla legge e anche dal protocollo d'Intesa sottoscritto il 14 giugno del 2019 da Comune, Regione e Cdp. «Sarebbe anche l'occasione», prosegue l'associazione, «per ricordare pubblicamente la figura dell'ingegnere Antonio Spandri, progettista del nucleo originario dell'ospedale».

«Da parte nostra non c'è alcun blocco dell'opera di risanamento», conclude Italia Nostra, «in questi mesi si possono avviare lavori di restauro, anche senza le demolizioni. Rispettare la legge e i vincoli non significa certo rallentare le opere».

Una vicenda infinita, quella dell'ex ospedale. Abbandonato con scelta discutibile per ricavare i fondi del nuovo Palazzo del Cinema, mai più costruito. Interessato dieci anni fa dal megaprogetto di resort turistico finanziato dalle aziende del Mose, Mantovani, Condotte e Fincosit. Che avevano anche proposto di realizzare un grande porticciolo per yacht davanti alla spiaggia di San Nicolò, verso la diga foranea. Stava per essere approvato, quando arrivò la bufera giudiziaria con gli arresti per lo scandalo del Mose. Tutto annullato. Dopo anni di stop adesso l'accordo con la Cassa Depositi e prestiti. Ma anche qui il cammino è in salita. «Ci possono essere anche altre destinazioni non turistiche», suggerisce Italia Nostra, «legate alla pandemia e alle esigenze sanitarie che sono emerse nel corso di questo 2020». —

ALBERTO VITUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I padiglioni dell'ex ospedale al Mare



SICUREZZA DI VENEZIA

Piazza San Marco all'asciutto Gli interventi in autunno

Slittano i lavori per la messa in sicurezza di Piazza San Marco. Serve un bando, tutto rinviato al prossimo autunno. VITUCCI / PAGINA 20



Acqua alta in Piazza San Marco

LA RIUNIONE DEL COMITATO TECNICO

Piazza San Marco, la difesa slitta ancora «Per i lavori dell'insula ci vuole la gara»

Accumula ritardi il progetto di messa in sicurezza: 15 milioni il costo dei sollevamenti delle paratoie del Mose in autunno

I lavori non si possono assegnare ai progettisti Kostruttiva e Thetis. Tempi lunghi

Alberto Vitucci

Slittano i lavori per la messa in sicurezza di piazza San Marco. Doccia gelata dopo il Comitato tecnico concluso ieri a palazzo Dieci Savi. Si è scoperto che per l'affidamento dei lavori serve un bando di gara. I tempi si allungano, dunque. Ci vorranno due mesi per la gara, i lavori non partiranno prima dell'autunno. E le aziende del Consorzio che hanno messo a punto il progetto (Kostruttiva e Thetis) non potranno automaticamente fare i lavori. Ritardi che si sommano a ritardi. Dopo anni di "dimenticanza" del progetto San Marco in favore del Mose. Ma come si è visto il Mose non è sufficiente a difendere la città. Con le acque medio alte da 90 a 110 centimetri, sempre più frequenti, la Piazza va sotto comunque. Approvato il progetto, dal costo di 3,5 milioni di euro. Il bando di gara dovrà comprendere l'intero progetto che prevede di occludere l'accesso dell'acqua dal Bacino San Marco alla Piazza con valvole. E di sollevare barriere provvisorie sulle rive in rio della Canonica, Palazzo Ducale (Paglia), Molo di San Marco e Bacino Orseolo. L'acqua piovana sarà rac-

colta con pompe..

Ma i tempi si allungano. Ancora per un anno o quasi la Piazza è destinata ad andare a mollo. E l'opera di manutenzione dei *masegni* ammalorati anch'essa rinviata. Nonostante la diffida inviata nei giorni scorsi dal Comune al Provveditorato dopo la denuncia della *Nuova*.

Vasott'acqua anche la Basilica, che va a mollo con maree superiori a 76 centimetri. In parte difesa dal progetto del *narcece*, fino a 89 centimetri. E dopo? La Procuratoria ha offerto un progetto messo a punto da Mario Piana e Daniele Rinaldo per la difesa provvisoria con lastre in vetro infisse nel terreno. Parere positivo del ministero e della Soprintendenza. Ma in aprile la commissaria del Mose Elisabetta Spitz ha fermato il progetto. Chiedendo un "adeguamento architettonico" allo studio milanese di Stefano Boeri. Proposte peraltro poi bocciate. Ma si sono persi mesi preziosi. Adesso si è tornati al progetto originario. E anche questo non potrà essere pronto prima della primavera prossima.

Intanto si punta a completare il Mose. Dovrebbe essere finito il 31 dicembre di quest'anno. Ma nonostante i test andati bene in ottobre e dicembre, molte sono ancora le criticità irrisolte. Riparazioni che devono ancora essere concluse di tubi e valvole,

manutenzione ferma, cerniere corrose per cui la gara di sistemazione è ancora bloccata. La commissaria Spitz ha già annunciato con largo anticipo che il Mose sarà esibito davanti ai governanti del G20 che si ritroveranno in luglio proprio a Venezia. «Faremo vedere al mondo come funziona», dice.

Paolo Vielmo e Vincenzo Di Tella, ingegneri autori del progetto alternativo al Mose delle paratoie a gravità, da sempre critici sull'efficacia della grande opera sommersa, hanno un'idea molto diversa. L'hanno espressa nel corso del dibattito organizzato dal Comitato Altro Lido, con le relazioni di Vielmo e Armando Danella sulla «manutenzione infinita e il collaudo impossibile del Mose».

«Questo è proprio un esempio da non mostrare al mondo», dice Di Tella, «da 36 anni si lavora a un'opera che non ha ancora un progetto e un collaudo, con le prove fatte sul modellino e non dal vivo». Ieri intanto nella riunione del Comitato tecnico il Consorzio e l'ex commissa-



rio-ora consulente della Spitz - ingegner Ossola hanno presentato il «conto» dei sollevamenti. 15 milioni di euro per le operazioni degli ultimi mesi. I componenti della commissione hanno chiesto chiarimenti sui dettagli e sul costo di ogni singola operazione. E alla fine la richiesta è stata ritirata. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ALLARME SUL SITO DEL COMMISSARIO SPITZ

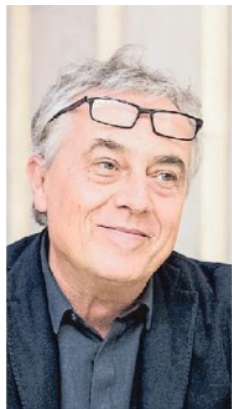
«Possibile sollevamento del Mose» Ma l'acqua alta è prevista per sabato

«Possibile sollevamento del Mose per domattina». Per la seconda volta in due giorni il sito della commissaria del Mose Elisabetta Spitz diffonde l'avviso. «Previsto un colmo di marea per domattina. Le paratoie potrebbero essere sollevate alle 8.20 fino alle 11.10». Ma le previsioni diffuse poco prima dal Centro Maree del Comune non annunciano acque alte eccezionali per oggi. Una punta è prevista per sabato notte. Giovedì «solo» 95 centimetri, una quota in cui il Mose non viene azionato.

Dunque? Dopo l'8 dicembre, quando il Mose non

venne azionato con l'acqua più alta dell'anno, a 138 centimetri, commissaria e Provveditorato hanno deciso di modificare il protocollo di intervento. Squadre pronte anche quando la previsione è minore. Calcolando un margine di errore di 25 centimetri.

Ma in questo modo si rischiano i falsi allarmi. Anche perché il sito lo vedono tutti. La strada forse è quella di una maggiore collaborazione tra gli enti che si occupano di salvaguardia. Sul fronte maree facendo tesoro dell'esperienza unica al mondo del Centro previsioni del Comune. A.V.



L'archistar Stefano Boeri



Lavori per salvaguardare la Basilica dall'acqua alta potrebbero slittare

LA DENUNCIA DEL LEGALE AMBIENTALISTA

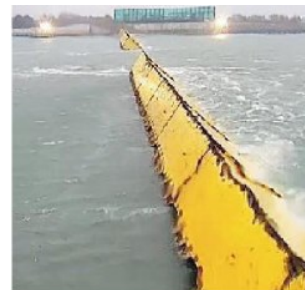
Grigoletto: «Autorità nebulosa, non risolverà i problemi della laguna»

«Le funzioni dovrebbero precedere gli apparati, come diceva Massimo Severo Giannini. Invece si è costruita una nuova complicata macchina amministrativa senza semplificare l'alluvionale produzione normativa esistente. Così l'Autorità non potrà far meglio dei vari provveditori, commissari, supercommissari, liquidatori, comitati e comitatini». La sfida alla nuova Autorità per la laguna, approvata alla vigilia di Ferragosto dal governo e in ottobre dal Parlamento e non ancora varata, viene lanciata adesso da Andrea Grigoletto, avvocato e specialista in questioni di salvaguardia ambientale. «Il peccato originale», dice Grigoletto, «è quello di avere istituito la riforma della governance della laguna e di un sito Unesco tra i più importanti del mondo senza un dibattito pubblico con i

cittadini, la comunità scientifica, le forze politiche, gli enti locali». Vedremo presto», continua, «se la sua azione amministrativa sarà trasparente e partecipata. A breve infatti dovrà esprimersi su materie delicate, che dovranno essere frutto di scelte condivise. Come spendere i 122 milioni del Piano Europa, i 60 milioni per opere di salvaguardia finanziati dal Comitato in dicembre, i 30 milioni per il recupero dell'Arsenale, il recupero di piazza San Marco e del Forte di Sant'Andrea. Dovranno essere istituiti tavoli di partecipazione con i cittadini e le associazioni».

«L'ultimo limite», conclude Grigoletto, «è quello di non prevedere risorse autonome per gli interventi, che dipenderanno sempre dallo Stato e dalle leggi finanziarie. Assenza di chiarezza, mancanza di partecipazione e pochezza di risorse, Una riforma nebulosa». —

A.V.



Le paratoie alzate



L'INCHIESTA A JESOLO

Grattacielo in legno, caparre di 15 clienti Due indagati

A dare la caparra per un appartamento al Cross Lam Tower di Jesolo sarebbero stati 15. Due, ora, gli indagati per truffa. FURLAN / PAGINA 39



La "Cross Lam Tower" di Jesolo

JESOLO

Grattacielo in legno, due indagati per truffa In quindici avevano già versato la caparra

Nelle querele i clienti denunciano di aver pagato tra i 50 e 100 mila euro e che i lavori promessi non sono mai iniziati

Le indagini in corso da parte della Finanza riguardano le somme date in acconto e sparite

Francesco Furlan / JESOLO

Ad aver consegnato la caparra per comprare un appartamento al "Cross Lam Tower" di Jesolo sarebbero almeno in quindici, con somme che variano dai 50 ai 100 mila euro. Solo in pochi però, per ora, tre o quattro, hanno presentato una formale denuncia, stanchi delle rassicurazioni avute, e sempre tradite, sul fatto che i lavori per la torre sarebbero stati avviati di lì a poco. «Appena risolti alcuni problemi burocratici», veniva loro spiegato dai promotori del progetto. Il fatto che a presentare querela sia però una minoranza, fa pensare che la maggioranza degli altri clienti nutra ancora qualche speranza, se non proprio per vedersi consegnare l'appartamento, quanto meno per riaverne i soldi indietro.

Ma nel frattempo la guardia di finanza indaga e in procura il pubblico ministero Antonia Sartori ha aperto un fascicolo ipotizzando il reato di truffa. Due persone sono iscritte nel registro degli indagati, sarebbero i legali rappresentanti della

società con la quale sono stati firmati i preliminari. L'inchiesta dei finanzieri, coordinati dalla procura, dovrà ora cercare di capire dove siano finiti i soldi versati a titolo di caparra per l'acquisto di un appartamento.

L'intervento doveva vedere nascere l'edificio in legno più alto d'Europa: 12 piani e 24 appartamenti, un esempio di ecosostenibilità al Lido di Jesolo. Un edificio che avrebbe dovuto rappresentare un valore aggiunto anche per la località turistica. Luogo dell'intervento: alle spalle di piazza Trieste. Il cantiere però non è mai stato avviato. Il giorno della posa della prima pietra è stato più volte rinviato. Prima il 2018, poi il 2019. Poi ci si è messa anche la pandemia, che non ha certo aiutato le cose. E restano solo voci per ora quelle che vorrebbero interessato al progetto un nuovo fondo immobiliare con capitali esteri deciso a riprendere in mano il progetto senza più considerare la avveniristica struttura in legno e modificando l'intervento sulla base di nuovi criteri edilizi ed estetici. Palazzina nuova, ma senza bioedilizia. Ma intanto, lì dove dovrebbe sorgere il grattacielo, ora c'è un prato. Per costruire il grattacielo, progetto promosso dalla socie-

tà Urban Bio di Treviso, dell'imprenditore Fabio Bordin, erano previste oltre cento tonnellate di abete da lavorare con una tecnologia nota come X-Lam, considerando di edificare in tempi piuttosto rapidi.

«Dodici piani di natura sul mare», recita lo slogan della società, nel cui sito è ancora presente il progetto di Jesolo. Perché il grattacielo non è stato realizzato? Bordin sostiene che sia a causa di un contenzioso giudiziario con il proprietario del terreno sul quale dovrebbe sorgere il grattacielo. Nel 2017-2018 la società avrebbe dovuto anche realizzare un residence, il Greenery Residence tra piazza Milano e l'ospedale. Una struttura di 5 piani a 350 metri dal mare, anche in quel caso ispirato ai criteri della bio-edilizia. Il progetto però non andò mai in porto perché, ricordano alcuni operatori immobiliari del litorale, la società decise di mettere tutte le proprie energie nella realizzazione del grattacielo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Il progetto al computer del "Cross Lam Tower" a Jesolo al centro dell'inchiesta della Finanza

PARLA L'IMPRENDITORE BORDIN

«C'è un contenzioso aperto mi auguro si sblocchi presto»

**Il promotore dell'iniziativa:
«Contenzioso in corso da un
anno e mezzo col proprietario
del terreno. Abbiamo
avvisato tutti gli interessati»**

JESOLO

Bordin, dicono che lei sia sparito?

«Sparito? Sono qui».

Fabio Bordin è l'imprenditore che attraverso la Urban Bio ha promosso il progetto della torre. Risponde al telefono in serata, e brevemente spiega le sue ragioni.

Perché il cantiere della torre non è ancora stato avviato?

«Perché c'è un contenzioso legale in atto con i proprietari del terreno, un contenzioso che dura da un anno e mezzo, e che non si è ancora risolto».

I proprietari del terreno dove dovrebbe sorgere il grattacielo per il quale sono state già consegnate alcune caparre?

«Esatto».

Di che tipo di contenzioso giudiziario si tratta?

«Su questo preferisco non aggiungere altro, come mi hanno consigliato i miei avvocati, la questione è delicata, è da un anno e mezzo che cerchiamo di risolverla».

Ma chi ha consegnato la caparra è a conoscenza di questo contenzioso?

«Sì, abbiamo informato tutti quelli che in qualche modo hanno a che fare con il progetto».

Forse non si fidano, alcuni di loro l'hanno denunciata. Vogliono i soldi indietro.

«Posso dire loro che spero e sto lavorando perché la questione si risolva quanto prima, così che si possa finalmente dare il via al progetto della torre».—

F.FUR.



LE REAZIONI

**La minoranza
«Il Comune
chieda i danni
d'immagine»**

JESOLO

Cross Lam Tower, il Comune prende le dovute distanze. Dopo la notizia dell'indagine della Procura sulla torre in legno mai realizzata dietro a piazza Trieste, il sindaco, Valerio Zoggia, precisa che il progetto era stato presentato dai privati e che il Comune lo aveva solo valutato positivamente per le caratteristiche della bioedilizia. «Le pratiche sono state esaminate dagli uffici», dice Zoggia, «poi nella cornice di un convegno sulla bioedilizia c'erano anche rappresentanti del Comune, ma l'operazione è dei privati e non sappiamo cosa sia accaduto. Restano gli uffici a disposizione della Procura per eventuali accertamenti». Ma le opposizioni incalzano.

«Se davvero il Comune tiene alla propria immagine», replicano Christofer De Zotti e Lucas Pavanetto di Jesolo Bene Comune, «allora sindaco e giunta dovrebbero chiedere i danni alle società e soggetti coinvolti che avevano chiesto una presenza del Comune come una sorta di testimonial di quella operazione». Rifondazione con Salvatore Esposito affonda la lama sulle questioni edilizie. «Forse sarebbe stato meglio far sviluppare la città in senso naturalistico e realizzando edilizia in grado di soddisfare le esigenze dei cittadini invece che sognare una pseudo metropoli per ricchi sfondati». —

GIOVANNI CAGNASSI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL CROLLO DEL PONTE DI GENOVA

«Autostrade, società ingessata I Benetton vogliono dividendi»

La posizione dell'ex a.d. Castellucci nelle intercettazioni tra Bertazzo e Cerchiai
«Sta trafficando con una banca d'affari per organizzare qualcosa su Atlantia»

Tommaso Fregatti / GENOVA

Davanti ai magistrati e ai militari del primo gruppo della guardia di Finanza di Genova, Giovanni Castellucci, l'ex amministratore delegato di Autostrade per l'Italia e Atlantia finito agli arresti domiciliari a novembre per lo scandalo dei pannelli fonoassorbenti pericolosi, non ha mai aperto bocca. Si è sempre avvalso, suo pieno diritto, della facoltà di non rispondere.

E però, emerge dalla cartella dell'inchiesta depositate nelle scorse settimane al tribunale del Riesame, come avesse più volte ammesso a persone vicine a lui il motivo del fallimento della sua gestione di Aspi culminata con il crollo del Morandi e la morte di 43 persone. «Avevo la società ingessata in quanto Edizione e Benetton volevano solo dividendi, dividendi, dividendi».

LE INTERCETTAZIONI

Siamo nel febbraio 2020, pochi mesi dopo le sue dimissioni (con buonuscita milionaria) da Atlantia. A svelare l'accusa di Castellucci nei confronti della famiglia Benetton sono due super manager del gruppo. E cioè Carlo Bertazzo nominato qualche settimana prima amministratore delegato di Atlantia al posto di Castellucci e Fabio Cerchiai che di Atlantia è presidente da più di 11 anni. Parlano al telefono (sono intercettati dalla guardia di Finanza non perché indagati ma in quanto persone vicine a sog-

getti sottoposti ad indagini) e discutono proprio del comportamento di Castellucci uscito dalla società del gruppo Benetton. «Me l'hanno detto due persone - dice Bertazzo - per cui penso che una certa verità ci dovrebbe essere».

Sta dicendo, prosegue, «guarda questa Edizione, guarda questi Benetton mi hanno ingessato la società in quanto volevano dividendi, dividendi, dividendi per cui, dice (Castellucci, ndr) mi sono trovato nella situazione difficile da gestire». Ovviamente gli inquirenti riconducono questa situazione difficile ai risparmi sulle manutenzione che hanno provocato il crollo del viadotto alla vigilia del Ferragosto 2018 ma anche alle problematiche dei viadotti, delle barriere pericolose e delle gallerie che sono tutti oggetto di procedimenti penali in cui Castellucci figura iscritto nel registro degli indagati. Cerchiai è sorpreso. Conosce bene Castellucci e sembra non aspettarsi un comportamento del genere.

I DUBBI

«Fatico a ricondurlo a Giovanni - ammette Cerchiai - se mi dici questi Benetton mi hanno maltrattato può essere. Ma che l'hanno ingessato costringendolo con questi dividendi non ci credo».

E però Bertazzo ne è convinto e ripete. «Dice che pensano solo ai dividendi e hanno ingessato la società.

Questa è la parola che ho trovato in tutti e due le fonti ripetute». Quindi i due manager parlano della possibile uscita di Edizioni (la casaforte della famiglia Benetton) da Atlantia.

LA POSSIBILE SVOLTA

Un'uscita che sarebbe auspicata, secondo le fonti di Bertazzo, proprio da Castellucci. Cerchiai spiega: «Noi possiamo solo suggerire, ma non è quello che dobbiamo fare. Noi siamo pagati per fare altro». E ancora Cerchiai ammette di «non aver più sentito Castellucci». Bertazzo aggiunge: «Queste sono le voci che girano, te lo volevo dire perché sinceramente boh. Comunque si sta candidando (sempre rivolto a Castellucci, ndr) o meglio sta cercando di avere qualche posizione nelle quattrocento poltrone».

LA BANCA D'AFFARI

Cerchiai svela anche un retroscena: «È sicuro che lui cerchi di costruirsi ma ti dico di più se tu mi avessi detto mi risulta, come mi aveva accennato una volta in passato Gianni, che sta trafficando con una banca d'affari per organizzare qualcosa su Atlantia appena si deprime il prezzo... ci credo. E credo che sia nel suo spirito... mi ha ingessato qualcuno... perché lui accredita la sua immagine e ingessa quella degli altri. Sta nello spirito di un Giovanni, no?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Giovanni Castellucci, ex a.d. di Autostrade per l'Italia e Atlantia. Sotto Carlo Bertazzo suo successore