

Rassegna del 12/02/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

12/02/2021	Italia Oggi	38	Ance, superbonus da 6 mld annui	Mascolini Andrea	1
SCENARIO					
12/02/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	11	Longarone, variante e tunnel Si passa sotto Castellavazzo	Gioli Moreno	2
12/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Statale Alemagna, incontro tra Regione e Anas	Tafner Katia	3
12/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Addio alle «secche» di gennaio Mose a metà: chiuso solo il Lido	Zorzi Alberto	4
12/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Pista ciclabile divelta sul ponte della Libertà Ingegneri scagionati	a.zo.	5
12/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Sindaci e categorie «Fondi per le strade»	a.gas.	6
12/02/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	Nelle ore di punta Cantieri stradali il traffico va in tilt «Chiesto di iniziare dopo la mattina»	R.F.	7
12/02/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	Materiale e lavori in ritardo Ponte chiuso altri sette giorni	Forin Raffaella	8
12/02/2021	Corriere delle Alpi	17	Superstrada in galleria sotto il paese di Castellavazzo - La variante correrà sulla destra Piave e passerà in galleria sotto Castellavazzo	Dal Mas Francesco	10
12/02/2021	Corriere delle Alpi	17	Circonvallazione di Cortina Zaia: «Decidiamo il tracciato»	A. S.	12
12/02/2021	Corriere delle Alpi	19	Viabilità, la Lega gela Massaro «Nessun patto con la Regione»	Forzin Alessia	13
12/02/2021	Corriere delle Alpi	19	Val di Zoldo, terra viva Investite sulla viabilità	De Pellegrin Camillo	15
12/02/2021	Corriere delle Alpi	19	Piol: «La Cadola - Mas è la vera circonvallazione»	A. F.	16
12/02/2021	Gazzettino Belluno	3	«Ecco come sarà la variante di Longarone» - Viabilità olimpica: deciso il tracciato per Longarone, oggi tocca a Cortina	Zambenedetti Andrea	17
12/02/2021	Gazzettino Belluno	11	Interventi alla rete idrica: strade chiuse per i cantieri	E.P.	19
12/02/2021	Gazzettino Belluno	9	Un nuovo ponte a Canal per combattere le frane	Scarton Eleonora	20
12/02/2021	Gazzettino Belluno	10	Lavori in Val Canzoi interventi post Vaia	E.S.	22
12/02/2021	Gazzettino Treviso	18	Traforo, lavori finiti: via a marzo - Santa Augusta: il traforo apre a marzo	Borsoi Claudia	23
12/02/2021	Gazzettino Venezia	8	Il Mose ancora "a mezzo servizio" nuove proteste - Allagati col Mose L'acqua arriva a 93 ma risale la protesta	Francesconi Cistanza - Gasparon Marta - Borzomi Tomaso	25
12/02/2021	Nuova Venezia	17	Spitz contro Zincone: «Così non va E al Mose metta un suo delegato»	Vitucci Alberto	28
12/02/2021	Nuova Venezia	28	Amazon, altolà di Legambiente Oggi la conferenza dei servizi	Monforte Giovanni	29
12/02/2021	Nuova Venezia	31	Piano opere pubbliche per 8 milioni in tre anni Tre per villa Soranzo	Conforti Alessio	30
12/02/2021	Piccolo Trieste	29	Orpea Italia rileva la proprietà di Mademar e Ad Miores	Tonero Laura	31
12/02/2021	Sole 24 Ore	25	Sismabonus acquisti: sconto per i pagamenti da luglio 2020 - Superbonus acquisti, pagamenti da luglio 2020	De Stefani Luca	33
12/02/2021	Tribuna Treviso	21	L'interdittiva a Ebg Group fa emergere la ragnatela	F. C.	35

La stima dell'Associazione nazionale dei costruttori edili nel report sui dati del 2020

Ance, superbonus da 6 mld annui

Buia: via ai cantieri con offerte presentate e non aggiudicate

Investimenti scesi del 10% nell'anno del Covid ma nel 2021 cresceranno dell'8,6% secondo le attese

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

Nel 2020 si è registrato un meno 10% di investimenti nel settore delle costruzioni; -2,5% di calo nel settore pubblico; bandi pubblici giù in numero dell'11% ma su per importi (+28%) grazie ad Anas e Rfi; per il 2021 atteso un aumento dell'8,6% degli investimenti in costruzioni, con un effetto sull'economia di quasi 2 punti percentuali di Pil. Sono questi i dati presentati mercoledì scorso dal Centro studi dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, relativi all'anno del Covid che ha determinato l'effetto di una pesante cesura rispetto alla «ripresina» del 2019.

Nel 2020 sono largamente peggiorate le condizioni generali di un settore che in 12 anni ha perso un terzo dei livelli produttivi che aveva nel 2008. Nel corso dell'evento, cui hanno partecipato il direttore del Centro studi Flavio Monosilio, il vice presidente Ance, Rudy Girardi, e il presidente dell'associazione, Gabriele Buia, è emerso che il lockdown di marzo e aprile e il perdurare dell'emergenza sanitaria hanno determinato un crollo degli investimenti del 10% nel 2020.

Il settore delle opere pubbliche patisce nel 2020 un meno 2,5% di calo degli investimenti; sono state pubblicate meno gare ma di importo più rilevante e per l'Ance si è assistito, con il decreto semplificazione, a un rilevante calo delle gare pubblicate per lavori pubblici (-11,1%), concentrate nei lavori sotto soglia.

L'importo dei bandi è invece in forte aumento (+28,7%), trainato soprattutto dai contratti di programma Anas e Rfi sbloccati dopo tre anni.

Anche lo *smart working* nella pubblica amministrazione ha rallentato l'operatività degli uffici pubblici con ricadute negative sulle imprese:

c'è stato un crollo a due cifre per i permessi di costruire, nei primi 6 mesi del 2020 a -13,6% per nuove abitazioni e a -39% permessi per edilizia non residenziale.

Tutti i fattori fanno pensare che nel 2021 si potrà assistere a un rimbalzo per il settore: +8,6% degli investimenti in costruzioni, con un effetto sull'economia di quasi 2 punti percentuali di Pil. Il rimbalzo, stimano in Ance, dovrebbe essere trainato dal settore delle opere pubbliche con un +7,7% e da quello della manutenzione degli edifici con un +14%, legato al cosiddetto superbonus 110%, di cui l'Ance chiede la proroga fino al 2026 con una forte semplificazione della procedura d'accesso.

Rimanendo sul superbonus l'Ance stima che ammonti a 6 miliardi l'anno la spesa aggiuntiva legata a questa agevolazione, che potrebbe determinare un effetto totale sull'economia pari a 21 miliardi di euro e un incremento di circa 64mila posti di lavoro nelle costruzioni. Considerando anche i settori collegati l'aumento raggiungerebbe quasi le 100 mila unità.

Sempre per il 2021 viene evidenziato dai costruttori come il ritorno del segno più nelle opere pubbliche sia però condizionato dalla reale riapertura dei cantieri, cosa che, ha sottolineato l'Ance, ancora non sta avvenendo, oltre che dall'entrata nella fase di produzione delle gare pubblicate a partire dal 2017. Segno inequivocabile, ha concluso l'Ance, che qualunque previsione sull'andamento del settore deve tenere conto dell'effettiva capacità di spesa dell'amministrazione pubblica, dell'effettiva accelerazione nell'apertura di cantieri per la messa in sicurezza del Paese e per lo sviluppo di reti e città.

Su questo il presidente Ance, Gabriele Buia, ha precisato che «la prima cosa che chiederei a Draghi è l'immediata apertura di cantieri che sono fermi da anni, dove ci sono le offerte presentate ma non aggiudicate».

© Riproduzione riservata



Longarone, variante e tunnel Si passa sotto Castellavazzo

Statale «Alemagna», scelto il tracciato sulla destra orografica del Piave

Obiettivo Giochi

L'intento è di terminare l'opera in tempo per le Olimpiadi invernali del 2026

BELLUNO Lungo il Piave, in destra orografica. E poi una lunga galleria sotto Castellavazzo, fino a raccordarsi con il tunnel a Termine di Cadore. Sarà così la variante di Longarone alla Statale 51 «di Alemagna», l'opera da 270 milioni di euro destinata a cambiare il volto della viabilità verso Cortina e in generale le Dolomiti. Obiettivo, le Olimpiadi invernali del 2026 tra l'Ampezzo e Milano.

Per ora non c'è ancora un tracciato definitivo, quello sarà presentato in estate. Ma ieri è stato un giorno decisivo, perché Comune di Longarone, Provincia e Anas hanno fatto un primo passo per la stesura del tracciato. Che, dall'uscita dell'autostrada A27 correrà in destra orografica del Piave, fino alla zona industriale, con la massima permeabilità rispetto ai siti produttivi dell'area e si innesterà in galleria sotto l'abitato di Castellavazzo, fino a raccordarsi con il tunnel di Termine di Cadore.

«Un progetto rispettoso dell'ambiente e anche del piano di sistemazione idraulica del Piave — spiega il sindaco di Longarone e presidente della Provincia, Roberto Padrin — inserito nei lavori post-Vaia. Il prossimo passo tra un mese, quando ci ritroveremo per definire ulteriori dettagli dell'assetto complessivo. La variante rappresenta un intervento strategico non solo per Longarone, ma per la viabilità di un'asse importantissimo della nostra provincia. Ringrazio l'ingegner Antonio

Scalamandrè, responsabile della progettazione Anas e la Regione che sta coordinando l'intervento con Comune e Provincia».

Con la variante di Longarone (e quella di Cortina, per la quale è in programma questa mattina, nel municipio ampezzano, un analogo incontro tecnico) sarà probabilmente possibile dire finalmente addio alle code che inevitabilmente si formano in prossimità del bivio per la Val di Zoldo. Così come ai rallentamenti del traffico prima di Castellavazzo.

Il presidente della Regione Luca Zaia spinge e si dice ottimista che l'opera sarà terminata in tempo per le Olimpiadi. Tanto da richiedere a gran voce una procedura snella, che eviti ciò che è accaduto col Piano Anas per i Mondiali di sci alpino di Cortina, iniziati domenica scorsa con 24 dei 49 cantieri sull'«Alemagna» ancora da terminare. E con le quattro varianti principali ancora sulla carta.

Pochi chilometri più a sud, il lago di Santa Croce al centro di un incontro tra l'assessore regionale all'Ambiente, Gianpaolo Bottacin (insieme alle strutture tecniche regionali della Difesa del suolo) con i rappresentanti di Enel, Michela Coletto, responsabile Enel Affari istituzionali per il Nordest e Monica D'Aco, responsabile di Enel Green Power Nord-Est.

«Riunione positiva — sottolinea l'assessore — utile ad avviare una collaborazione per il miglioramento della gestione emergenziale del lago aumentando la sicurezza per cittadini e imprese in caso di intense precipitazioni. Ci ritroveremo a breve, per entrare di più nel merito degli approfondimenti».

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stop alle code L'opera eviterà i rallentamenti al bivio verso la Val di Zoldo

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Oggi l'incontro

Statale Alemagna, incontro tra Regione e Anas

CORTINA D'AMPEZZO Incontro cruciale oggi a Cortina d'Ampezzo tra Regione e Anas per verificare i progressi della progettazione della cosiddetta «variante di Cortina», l'opera che in vista delle Olimpiadi 2026 introdurrà radicali interventi infrastrutturali per rendere più fluida la viabilità nel bellunese. Il vertice si terrà nel Municipio di Cortina alle 9.30. «L'attivazione della progettazione - spiega il governatore Luca Zaia - è avvenuta a seguito delle richieste della Regione del Veneto al ministero delle Infrastrutture di anticipare già da luglio 2020 i tempi dell'avvio delle operazioni di studio dei progetti, rispetto all'approvazione dei finanziamenti delle opere olimpiche, avvenuta solo a novembre 2020». Cortina ha visto nel suo passato diversi progetti scorrere sui tavoli del Comune, fra questi, l'ipotesi che attualmente sembra maggiormente di interesse, riguarda una strada in variante della SS 51 Alemagna, da inserire a ovest dell'abitato, realizzando una galleria, con imbocco a sud del paese e sbocco a nord. Più precisamente la galleria partirebbe in prossimità di via Riva, passando in galleria ad ovest di via delle Guide Alpine, fino a via dei Campi. Da qui partirebbe una seconda galleria, dopo una prima parte di superficie, fino a località La Vera. L'opera avrebbe un costo di 200 milioni di euro. «La tensione è alta perché le difficoltà da affrontare non sono poche, a partire proprio dalla cantierizzazione - continua Zaia -. Auspicio che il nuovo governo costituisca al più presto la società Infrastrutture Milano Cortina 2026, che assumerà le funzioni di soggetto attuatore per le opere olimpiche e nomini il commissario governativo». Dalla Regina delle Dolomiti l'assessore di Cortina alla pianificazione urbanistica e viabilità Benedetto Gaffarini riferisce: «Dubito che questa variante possa essere realizzata entro le Olimpiadi del 2026, ma non sarà comunque necessaria per la gestione dell'evento poiché faremo forza sui parcheggi di appoggio che realizzeremo a nord e sud del paese e che dovranno già essere utilizzati in questi anni poiché da ora, al 2025, Cortina sarà un enorme cantiere. Il flusso turistico dovrà abituarsi a raggiungere il centro con servizio bus che verrà potenziato. La variante di Cortina però sarà una delle più importanti Legacy di sempre per tutto il territorio».

Katia Tafner

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Governatore**
Il presidente
Luca Zaia

Addio alle «secche» di gennaio Mose a metà: chiuso solo il Lido

Nel 2020 zero maree sopra gli 80, quest'anno 30. Papa: anticicloni bloccati

VENEZIA Carlo Alberto Tesserin, da chioggiotto verace, ricorda gli anziani pescatori: «Dicevano che gennaio era il mese delle secche della "berola" - racconta - cioè della befalla». E basta riavvolgere il nastro di dodici mesi, quando dopo un novembre-dicembre terrificante, con venti episodi di marea sopra i 110 centimetri e picchi altissimi (non solo il 187 del 12 novembre, ma altri tre casi sopra i 140), per trovare la prima acqua alta sopra gli 80 centimetri del 2020 si dovette aspettare il 26 febbraio: 80 giusti giusti. E l'8 gennaio di un anno fa, mentre in Prefettura si stava tenendo la riunione su come contrastare le alte maree, fuori al contrario l'acqua era a meno 50 centimetri e nel canale dirimpetto le barche erano adagiate sulla sabbia.

Ora, è vero che quest'anno il 187, per fortuna, non c'è stato, così come i picchi oltre i 140. Ma dal 3 ottobre in poi ci sono stati 15 maree sopra i 110 - con un record di 138 centimetri proprio in quell'8 dicembre in cui, per i noti motivi, il Mose non fu alzato - e soprattutto il primo mese e mezzo del 2021 è stato uno stillicidio di acque alte: sempre prendendo il riferimento di 80 centimetri, quando le pozzanghere iniziano a fare capolino in piazza San Marco, invece dello zero del 2020 con quella di ieri ce ne sono state 30. Ecco perché Tesserin, che ora è il primo procuratore della Basilica, continua a ribadire che, anche in queste settimane che avrebbero dovuto essere tranquille, «l'acqua salata entra ogni giorno e non abbiamo il tempo di pulire». E così marmi, colonne e preziosi mosaici si danneggiano.

«E' un anno anomalo, come il 2010 - spiega Alvisè Papa, direttore del Centro maree del Comune di Venezia - Di solito nel periodo post-natalizio i fenomeni atmosferici si attenuano e arrivano le strutture anticicloniche e l'alta pressio-

ne, che favoriscono le basse maree. Quest'anno però l'anticiclone delle Azzorre e quello africano sono bloccati e prevale l'aria fredda atlantica». C'è poi un pizzico di sfortuna. «Abbiamo avuto dieci giorni di bel tempo nella fase della quadratura e ora di brutto tempo sulla sizigia, quando la marea astronomica è più alta», afferma Papa. Ci sono poi i fenomeni locali, come per esempio quello di mercoledì sera, quando improvvisamente l'acqua in fase calante si è rialzata di 15 centimetri per una raffica di venti che hanno creato un piccolo «ciclone».

Ieri mattina invece la marea è arrivata a 108 in piattaforma e 116 in bocca di Lido: grazie alla chiusura (che si poteva anche non fare, secondo gli attuali protocolli) delle sole schiere di Treporti e San Nicolò, il Mose ha limitato la marea a punta della Salute, dove c'è stato un picco di 92 centimetri; l'acqua è poi rimasta per circa un'ora e mezza sopra gli 88 centimetri (la quota di salvaguardia della Basilica), rispetto alle 4 ore in mare. E non è finita: oggi alle 10.45 sarà a 90, senza però il Mose. In questo modo le bocche di Malamocco e Chioggia sono rimaste aperte per le navi. «Il Mose è come una Ferrari, ha grandissime potenzialità - spiega Pierpaolo Campostrini, direttore del Corila, il consorzio universitario delle ricerche sulla laguna - Ora dobbiamo imparare a guidarlo al meglio. Bisogna comprendere meglio i fenomeni e capire gli effetti sull'idrodinamica. Le aperture parziali vanno bene, ma solo a bocche intere: chiudendo solo alcune paratoie l'acqua entra più velocemente». Campostrini ricorda poi l'importanza di interventi locali, *in primis* a San Marco.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Febbraio 2021 I primi turisti in gondola senza ostacoli



Febbraio 2020 Gondole ferme per secca



Pista ciclabile divelta sul ponte della Libertà Ingegneri scagionati

Il problema delle viti: «Erano messe male»

VENEZIA Di fronte al gup Massimo Vicinanza di sono difesi strenuamente, spiegando che nel progetto non era previsto un numero preciso di viti da mettere e che se erano state messe male la colpa può essere solo degli operai che l'hanno fatto. Per quello un pezzo della pista ciclabile «a sbalzo» alla fine del ponte della Libertà, terminata da pochi giorni, era letteralmente «volata via» a causa del forte vento soffiato su Venezia l'11 giugno 2016. Una tesi che ha convinto il magistrato, che alla fine della discussione ha dichiarato il non luogo a procedere non solo per il progettista e direttore dei lavori Andrea Berro («firma» della Hybrid Tower di Mestre e amministratore unico della San Servolo Servizi) e il collaudatore Guido Franchin, che sono stati interrogati in aula, ma anche per il responsabile unico del procedimento Andrea Ruggero e per l'imprenditore Francesco Boemio, napoletano, titolare della ditta esecutrice.

L'accusa del pm Federica

Baccaglioni era di frode nelle pubbliche forniture e falso ideologico. La passerella, fissata correttamente nei tratti rettilinei, in quelli curvi – più «artigianali» – aveva invece le viti «nel vuoto» e dunque le tavole di legno non erano ancorate alla struttura metallica. La procura sosteneva che fosse una negligenza grave, che non era stata riscontrata dai professionisti che avevano diretto i lavori e avevano poi firmato i certificati di collaudo. Il difensore degli tre ingegneri, l'avvocato Marco Vianello, aveva però ribattuto che non avesse alcun senso «risparmiare» su poche decine di viti e che comunque l'evento meteo di quel giorno fosse stato particolarmente intenso. Secondo il pm Baccaglioni, invece, la colpa sarebbe stata della fretta, visto che la ditta era a rischio di ritardi e conseguenti penali. L'accusa aveva chiesto una perizia, ma il giudice ha deciso che non ci fossero nemmeno gli elementi per avviare un processo. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Travolta dal maltempo

La passerella di legno il giorno dopo il fortunale dell'11 giugno 2016



Appello alla Regione**Sindaci e categorie
«Fondi per le strade»**

Appello alla Regione con categorie e industriali. L'obiettivo dei sindaci è risolvere i problemi di viabilità sull'area nord del Miranese e della variante incompiuta alla regionale 515, soprattutto tra via Mestrina e Scorzè sud (ferma da più di 10 anni per mancanza di fondi). Il crocevia fra Noale, Salzano (Robegano) e Scorzè resta un punto nero della viabilità. Secondo uno studio del 2019, ci passano 50 mila veicoli al giorno. Un progetto c'è già, approvato in Conferenza dei servizi, ed è quello su cui insistono i sindaci senza successo. È il cosiddetto «baffo» o raccordo, più corto rispetto alla variante alla regionale 515, ma abbastanza ampio da inglobare una ciclopedonale e distanziare le case dal bordo strada, con una spesa di un quinto (4 milioni anziché 19). Ieri il sindaco di Salzano, Luciano Betteto, e quello di Noale, Patrizia Andreotti, hanno presentato in Confindustria i nuovi alleati: oltre ai padroni di casa, Confesercenti, Confcommercio e Confartigianato. «Stiamo chiedendo di risolvere un tema centrale per la vivibilità della Città Metropolitana – ha detto il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese – Per il dopo-pandemia servono infrastrutture per lo sviluppo». «Dobbiamo poter accogliere i visitatori, unendo mobilità sostenibile, salute e tutela dell'ambiente», aggiungono i sindaci. (a. gas.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nelle ore di punta Cantieri stradali il traffico va in tilt «Chiesto di iniziare dopo la mattina»

BASSANO Ancora traffico in tilt nella giornata di ieri ed ingorghi di autoveicoli in diversi punti della città a causa dei cantieri aperti in alcune arterie urbane. A creare i maggiori disagi è quello operativo in via Parolini con ricadute in buona parte della rete viaria cittadina e colonne che dal ponte della Vittoria arrivano fino a via Brigata Basilicata. Non si placano le proteste dei cittadini costrette a lunghe attese per attraversare Bassano. Molti quelli che pubblicano sui social la loro esasperazione avviando accese discussioni. Ieri mattina, alle 7, l'assessore ai Lavori pubblici Andrea Zonta era nel cantiere di via Parolini dove la società Italgas sta sostituendo una delle principali condotte del metano. È soprattutto questo intervento a creare disagi alla circolazione cittadina che da decenni non brilla certo per scorrevolezza. «Ho chiesto al personale di iniziare i lavori dopo le 8.15 per non appesantire ulteriormente la situazione del traffico dell'ora di punta del mattino e di ridurre il perimetro del cantiere per non costringere gli autobus a passare troppo rasente il marciapiede», riferisce l'assessore. Per l'esponente della giunta Pavan il restringimento da due a una corsia sua via Parolini è la dimostrazione dell'impossibilità di prevedere il doppio senso su questa arteria come talvolta viene proposto con l'obiettivo di sgravare dal traffico discesa Brocchi. «Via Parolini a una corsia per senso di marcia non riuscirebbe a sopportare la quantità di veicoli che quotidianamente vi transiterebbero», osserva.

Un nuovo cantiere, ma meno problematico, aprirà lunedì prossimo. Servirà ad installare un impianto semaforico per regolare l'incrocio fra via Ca' Dolfin e via Martiri delle Foibe. I lavori proseguiranno fino al 25 febbraio e per motivi di sicurezza sarà istituito il senso unico alternato di circolazione su via Ca' Dolfin.

È attesa a giorni, invece, la riapertura di via Ferracina in centro storico. I lavori di ripavimentazione con il porfido, nel segmento compreso fra l'omonima scalinata e via Schiavonetti, si sono conclusi. «Ora i cubetti si devono assestare e a breve sarà riattivata la normale viabilità», spiega Zonta. Sebbene sia un cantiere dalle dimensioni contenute, la sua centralità ha rivoluzionato la viabilità del centro storico. Soprattutto via Ferracina non può essere utilizzata, in questo momento critico per la circolazione, come valvola di sfogo per alleggerire il traffico sulle principali direttrici attorno alle storiche mura. Chiusa via Ferracina, è stato invertito il senso di marcia in via Pusterla e chi imbocca via Matteotti non può svoltare su via Gamba.

R.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Materiale e lavori in ritardo Ponte chiuso altri sette giorni

Slitta la riapertura, il passaggio resta off limits 24 ore su 24. L'assessore Zonta: «In un simile intervento possono capitare imprevisti». L'ira dei commercianti

BASSANO Una fornitura di materiale è in ritardo e non sono state del tutto concluse alcune operazioni di trasloco dei sottoservizi. Due imprevisti che hanno costretto l'amministrazione a prorogare di una settimana la chiusura del Ponte degli Alpini. Secondo il cronoprogramma diffuso un mese fa dal Comune, l'attuale fase delle lavorazioni sull'impalcato avrebbero dovuto concludersi oggi con la conseguente riapertura, domani, del passaggio pedonale. Ma non tutte le opere previste sono arrivate al traguardo e ieri, dopo un incontro fra i tecnici delle parti interessate, si è deciso di posticipare l'apertura del ponte alla prossima settimana. «Forse si riuscirà a riaprire giovedì prossimo – osserva l'assessore ai Lavori pubblici, Andrea Zonta, dispiaciuto del protrarsi del divieto scattato tre settimane fa – Purtroppo non sono arrivati dei particolari tiranti realizzati appositamente in Danimarca per la trave reticolare. Senza di questi, l'impresa appaltatrice del restauro non ha po-

tuto concludere i lavori. Se il materiale, come si spera, arriverà lunedì, in un paio di giorni la Inco finirà l'opera e il ponte sarà riaperto a metà settimana». Da completare ci sono anche alcuni passaggi relativi al trasferimento dei sottoservizi dalle campate del monumento palladiano, dove erano stati temporaneamente collocati, alla loro sede abituale sotto il pavimento. «Dispiace: sappiamo che i commercianti e i residenti di Angarano e della destra Brenta in generale attendevano la riapertura per domani - commenta amareggiato l'assessore – Abbiamo fatto l'impossibile per rispettare i tempi. Ma in un cantiere di queste proporzioni possono capitare degli imprevisti».

La notizia è stata colta con disappunto dai negozianti di Angarano tagliati fuori dal circuito commerciale del centro in un momento già critico per l'emergenza sanitaria. La nuova ordinanza di chiusura temporanea emessa ieri fissa il termine del blocco per il 19 febbraio o comunque fino al

termine delle operazioni sull'impalcato. «Nel programma iniziale avevamo previsto la chiusura fino al 21 febbraio – ricorda Zonta – Poi era stata ridotta di una settimana proprio per andare incontro ai commercianti della destra Brenta. Ma non è stato possibile. Con l'impresa abbiamo anche preso in considerazione l'ipotesi di far transitare le persone solo sabato e domenica prossimi, ma per mettere in sicurezza il cantiere sarebbero stati necessari troppi lavori che avrebbero richiesto ulteriore tempo».

In agenda ci sono altre chiusure prima di restituire alla città il suo simbolo ristrutturato: dall'8 al 14 marzo (ma dalle 8 alle 17) per la realizzazione degli impianti della struttura di copertura e la messa in opera delle fasce laterali in pietra del pavimento. Mentre saranno chiusure 24 ore su 24 quelle da lunedì 22 a sabato 27 marzo, per la posa della nuova pavimentazione, e l'ultima a maggio per le opere di finitura e di pulizia.

Raffaella Forin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Semaforo rosso

Oggi era prevista la fine dei lavori di questa fase del restauro del Ponte degli Alpini che sarebbe tornato percorribile domani. Ma non sarà così



VARIANTE DI LONGARONE

Superstrada in galleria sotto il paese di Castellavazzo

Il tracciato correrà sulla destra Piave prima della galleria che sbucherà a Termine. PAGINA 17

LONGARONE

La variante correrà sulla destra Piave e passerà in galleria sotto Castellavazzo

L'A27 sarà prolungata fino a Termine con una superstrada
L'opera costerà 270 milioni di euro, nel 2023 via al cantiere

Padrin: «Si tratta di un'opera strategica per la viabilità provinciale»

Francesco Dal Mas

LONGARONE

E adesso via con la progettazione. Di corsa, per iniziare e possibilmente concludere la circonvallazione di Longarone prima delle Olimpiadi. Si tratta della sospirata variante alla statale 51 Alemagna. Anas, Comune e Regione hanno scelto di proseguire l'A27 in superstrada, da Pian di Vedioia fino alla zona industriale di Longarone e fin dopo la Fiera, per entrare in galleria prima di Castellavazzo e uscire sul confine di Termine di Cadore. La prima parte dell'arteria correrà lungo il Piave, sull'argine destro del fiume, con il terrapieno che farà da diga contro eventuali esondazioni.

Un investimento da 270 milioni di cui una cinquantina

per il tunnel che sarà lungo un chilometro e mezzo.

Il presidente della Provincia e sindaco di Longarone, Roberto Padrin, ha incontrato nel pomeriggio i tecnici di Anas e della Regione Veneto. In particolare, l'incontro è servito per definire il corridoio del tracciato, che correrà, appunto, in destra orografica dall'uscita della A27 fino alla zona industriale – con la massima permeabilità rispetto ai siti produttivi dell'area – e si innesterà in galleria sotto l'abitato di Castellavazzo, fino a raccordarsi con il tunnel di Termine di Cadore.

«L'incontro è stato molto proficuo, perché ci ha permesso di fare un passo avanti decisivo», commenta Padrin. «La collaborazione con Anas e la Regione sta consentendo un'operatività rapida ed efficace, tanto che entro l'estate sarà pronto il progetto definitivo. Un progetto che sarà rispettoso dell'ambiente e anche del piano di sistemazione idraulica del Piave, inserito

nei lavori post-Vaia. Il prossimo passo tra un mese, quando ci ritroveremo per definire ulteriori dettagli dell'assetto complessivo. La variante rappresenta un intervento strategico non solo per Longarone, ma per la viabilità di un'asse importantissimo della nostra provincia».

Entro l'estate sarà pronto il progetto definitivo, quindi si passerà all'iter autorizzativo che richiede almeno 7 mesi, seppur con l'iter semplificato. Nella primavera del 2021 si immagina di convocare la Conferenza dei servizi e di passare, quindi, alla progettazione esecutiva. Si tratta di operazioni complesse, che dovranno



no tener conto sia della permeabilità della nuova arteria con la zona industriale di Longarone, sia della complessità del cantiere in corrispondenza del fiume Piave. Fiume che va "dragato"; il materiale verrà appunto portato in sponda per costruirvi sia la nuova strada che la pista ciclabile. Un lavoro delicatissimo, dal momento che si ritiene di dover alleggerire il tratto longaronese del fiume di almeno un milione di metri cubi di materiali.

L'appalto, dunque, avverrà nella seconda parte del 2022. Nella migliore delle ipotesi il cantiere aprirà nel 2023. Basteranno i tre anni successivi per completare l'opera? «Dobbiamo farcela, anzi», afferma Padrin, «di sicuro ce la faremo».

Longarone, intanto, si trova a lamentare altri ritardi, Nessuna delle opere sull'Alemagna che dovevano essere pronte per i Mondiali di Cortina si è ancora conclusa. Sicuramente a causa del covid e delle nevicate, ma anche di altri ritardi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La riunione di ieri pomeriggio in municipio a Longarone

OGGI INCONTRO IN MUNICIPIO

Circonvallazione di Cortina Zaia: «Decidiamo il tracciato»

CORTINA D'AMPEZZO

Focus sui progetti di circonvallazione a Cortina. Si svolgerà oggi in municipio, un incontro per verificare i progressi della progettazione condotta da Anas.

«L'attivazione della progettazione è avvenuta a seguito delle richieste della Regione al Ministero delle Infrastrutture di anticipare già da luglio 2020 i tempi dell'avvio delle operazioni di studio dei progetti, rispetto all'approvazione dei finanziamenti delle opere olimpiche, avvenuta solo a novembre 2020», spiega il governatore Luca Zaia, «ai tecnici della Regione ho dato incarico di coordinare ogni azione al fine di non attendere infruttuosamente la costituzione della società per la gestione delle opere olimpiche. Non intendiamo sprecare questa opportunità, frutto di una sinergia incredibile ed espressione di coesione del territorio Veneto. Anche la variante di Cortina è una delle infrastrutture più attese per le Olimpiadi, che darà un connotato moderno e sostenibile alla cittadina montana, permettendo di riorganizzare completamente la mobilità

del centro abitato. Il costo stimato è di circa 200 milioni».

Della circonvallazione di Cortina se ne discute da decenni. «Nel passato», aggiunge il presidente, «sono state abbozzate diverse soluzioni, ma l'ipotesi più plausibile riguarda una strada in variante della 51 Alemagna, da inserire ad ovest dell'abitato, realizzando una galleria, con imbocco a sud del paese e sbocco a nord. È il momento di fare sintesi sulla base di tutte le indagini tecniche condotte nel passato, per arrivare a una soluzione veloce e sostenibile, perché il territorio è sensibile e fragile, sotto vari profili, a cominciare da quello idrogeologico, paesaggistico e agrario. La tensione è alta perché le difficoltà da affrontare non sono poche, a partire proprio dalla cantierizzazione. Ricordo che ci troviamo in uno degli otto siti veneti Patrimonio dell'Umanità e l'impegno di tutti gli attori coinvolti a risolvere i problemi lascia ben sperare».

Il tracciato verrà deciso e reso noto oggi. La nuova strada partirà da Zuel per arrivare a Majon o anche a Fiammes. —

A.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Luca Zaia

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



IL CASO

Viabilità, la Lega gela Massaro

«Nessun patto con la Regione»

L'ex consigliere Franco Gidoni: non interessa più collegare l'Agordina con la 50
Il circolo cittadino propone la sua variante con galleria e rotonda vicino al Cucagas

Alessia Forzin / BELLUNO

Non c'è alcun accordo fra la Regione e il Comune per costruire una strada fra Chiesurazza e Marisiga. Anzi: «Il collegamento fra la regionale Agordina e la statale 50 non è più di interesse per Veneto strade. Si punta a collegare l'Agordina con la zona di Montebelluna ormai». A dirlo è Franco Gidoni, commissario provinciale della Lega ed ex consigliere regionale.

La Cucciolo - Marisiga divide e fa discutere, ormai non solo i cittadini. Anche la politica è entrata a piè pari nel dibattito. La Lega non si limita a criticare l'opera: ne propone una sua versione. Meno impattante, dice, anche se più costosa, perché prevede una galleria di 150 metri nel tratto verso la statale 50. Ma i soldi non sono un problema, se un progetto è ben fatto: «Venezia non è un fortino chiuso, basta andare a chiedere e se le proposte sono sensate, la Regione non sarebbe indifferente», avverte il capogruppo del partito in consiglio comunale, Luciano Da Pian.

LA REGIONE SI SFILA

Alla conferenza di stampa di ieri, Gidoni ha voluto chiarire il coinvolgimento della Regione. Il sindaco Massaro aveva detto lunedì che la Cucciolo - Marisiga è stata concordata con Venezia, e che la Regione si starebbe impegnando a programmare la

realizzazione di una strada «di circonvallazione» poco distante, fra Chiesurazza e Marisiga. «L'assessore De Berti dice di non sapere nulla della Cucciolo - Marisiga», ha spiegato Gidoni. «Qualche mese fa l'assessore Frison ha avuto un confronto con il dirigente di Veneto strade Artusato, che ha chiarito che la Cadola - Mas non è più di interesse regionale. L'Agordina ormai guarda ad una bretella che la colleghi con Montebelluna. Di più, l'Unione montana agordina ha incaricato un consulente ad approfondire questo collegamento».

Non c'è dunque alcuna volontà, da parte della Regione, a realizzare un'ulteriore strada fra Chiesurazza e Marisiga. «La Cucciolo - Marisiga è una partita interamente comunale», ha rimarcato Gidoni. «Ma non è nemmeno stata coinvolta Dolomitibus, ne ho parlato con il presidente e nemmeno lui ne sa nulla». Una certezza, però, c'è: «Quell'opera sconvolgerà la vita del quartiere di Mier», ha chiuso Gidoni.

LA VARIANTI DELLA LEGA

Su queste basi nasce la proposta alternativa della Lega, che ha preso una mappa e ci ha disegnato un tracciato «meno impattante», hanno spiegato Luciano Da Pian, il consigliere Marzio Sovilla e il segretario del circolo cittadino Paolo Luciani. «Il problema della viabilità in quel-

la zona della città va risolto, ma non come l'ha pensato l'amministrazione», ha spiegato Luciani.

La Lega propone una strada che nel primo tratto, quello fra il Cucciolo e la rotonda della Carpenada, ricalca il progetto del Comune. La bretella, però, viene spostata verso le scuole, per creare un collegamento diretto anche con il polo del Renier.

Da Mier cambia tutto: si prevede la costruzione di una strada parallela a via Mier, per non intaccare la viabilità esistente. Poi una galleria sotto la stessa via Mier e l'uscita sulla statale fra il Cucagas e la rotonda di Marisiga. «Non direttamente a Marisiga altrimenti costerebbe troppo e si andrebbe a creare eccessivo impatto», ha spiegato Gidoni.

La bretella sarebbe lunga 1,4 km, la galleria 150 metri. I costi raddoppierebbero, rispetto al milione e 800 mila euro previsto dal Comune. «Ma se le proposte sono ragionevoli, la Regione non rimarrebbe indifferente», ha spiegato Da Pian. «A fronte di un comitato che ha raccolto 600 firme, non potevamo rimanere a guardare».

La proposta non è ancora stata presentata al comitato di Mier, ma sarà depositata sul tavolo del Comune. La Lega sta valutando di chiedere la convocazione di una commissione urbanistica ad hoc sulla Cucciolo - Marisiga. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Franco Gidoni



Val di Zoldo, terra viva Investite sulla viabilità

“Questa Valle ha chi la ama. Vorrei che l’amasse anche l’amministrazione locale dandole strade più sicure e gallerie più illuminate”. Chiude così il suo intervento Ferdinando Camon. Un ottimo spunto per fare chiarezza.

Capiamoci bene. La Val di Zoldo è una terra viva, non un ameno rifugio della borghesia di Pianura, ed è prima di tutto per chi ci abita e per chi vive nelle Valli vicine che l’amministrazione comunale, con i suoi abitanti, reclama con forza, da tempo, il diritto ad una strada sicura e fruibile. Il futuro della Val di Zoldo dipende anche da questo. Lo sviluppo non può prescindere da un collegamento sicuro e stabile. Sono decenni che chi utilizza questa strada soffre continui disagi.

Da moltissimi anni, ad eccezione di opere di manutenzione ordinaria o sistemazioni a seguito di altri eventi emergenziali, non sono stati eseguiti interventi strutturali. Il problema della Sp 251 coinvolge l’intera provincia, e non solo. Su una cosa (e solo su quella) Camon ha ragione, in questo stato la strada è di ostacolo anche al turismo, risorsa essenziale per la Val di Zoldo. Non sarà però la paura di “perdere turisti” a dissuadere l’amministrazione comunale dal rivolgersi agli enti preposti evidenziandone la pericolosità e dal fare appelli, anche a mezzo stampa, affinché venga messa in sicurezza. Oltre a questo purtroppo non abbiamo molti altri strumenti. Perché il punto è proprio questo, non è l’amministrazione comunale ad avere competenza sulla strada. Probabilmente quando si parla di amministrazione locale ci si riferisce alla Provincia... o impropriamente alla Regione.

La Sp 251, lo dice la sigla, è una strada provinciale. La concessione per la gestione sta per passare da Veneto Strade ad Anas. Ed è a questi enti che chiediamo di programmare interventi strutturali. Di estendere le verifiche su tutto il tratto stradale per una visione complessiva. Servono reti paramassi, consolidamenti, allargamenti. La frana che in questi giorni si è rimessa in movimento e che minaccia la provinciale a San Giovanni è solo uno dei problemi. È essenziale che venga risolto celermente e in modo definitivo, ma non basta. Non è accettabile che si intervenga solo in emergenza. Questo chiediamo ancora una volta, che si stabilisca di chi è la competenza per gli interventi di difesa idrogeologica e che si intervenga.

“Non sono le curve che ci spaventano”, così mi ha detto ieri una cittadina di Soffranco, borgo del Comune di Longarone. “Chiediamo solo che la strada venga messa in sicurezza per andare al lavoro tranquilli”. Questo è il punto.

Poco ci importa adesso di ribattere a Camon che tratteggia Val di Zoldo come un luogo trascurato, con servizi costosi e non all’altezza, che non investe in sicurezza. Il nostro territorio ha enormi potenzialità e non serve che nessuno ce lo ricordi. Ci basta la maestosità di quel Monte Pelmo.

*SINDACO DI VAL DI ZOLDO

CAMILLO DE PELLEGRIN*



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Tanti i dubbi dell'ex assessore alla viabilità Piol: «La Cadola - Mas è la vera circonvallazione»

Ma quale circonvallazione? La Cucciolò - Marisiga è nient'altro che una bretella interna alla città. Parola di Quinto Piol, ex assessore comunale e provinciale alla viabilità. Piol conosce bene la storia di tutti i progetti che sono stati pensati per dare un senso organico alla circolazione dei mezzi all'interno e all'esterno della città, e rimane perplesso da alcune dichiarazioni fatte dal sindaco Massaro nella riunione con i cittadini di Mier. «La circonvallazione di Belluno, l'unica che può chiamarsi tale, è la ex Cadola-Mas, con il nuovo ponte a Visomelle e il collegamento a San Fermo», spiega Piol con alcuni post su facebook. È il tracciato previsto anche dal Ptcp della Provincia.

«È stata realizzata la parte più importante, il traforo di Col Cavalier, che ha eliminato il traffico di attraversamento della città per i mezzi che provengono da ovest di Belluno e sono diretti a Ponte nelle Alpi e viceversa. Mancano la galleria di Cadola e la Visomelle - S.Fermo - Sr Agordina». Quella, e solo quella, può essere una strada che permetta di aggirare Belluno. Tutte le altre, come la Cucciolò - Marisiga, sono bretelle interne.

Massaro però ha definito circonvallazione la strada che la Regione si sarebbe impegnata a valutare, fra Chiesurazza e Marisiga. «Riportare il traffico in via Feltre, dei Dendrofori, a Lambioi, nella galleria Belluno, alla rotonda in via Lungardo e a ponte Ardo è una circonvallazione?», si chiede Piol, perplesso.

«Inoltre fare la Chiesurazza - Marisiga dopo aver fatto la Cucciolò - Marisiga (ex Fio2) che senso ha?». Le due strade, infatti, verrebbero a trovarsi a pochissima distanza l'una dall'altra. —

A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Quinto Piol



La mappa

«Ecco come sarà la variante di Longarone»

Sarà lunga 11 chilometri e per andare dall'autostrada alla galleria di Termine di Cadore ne basteranno quattro in meno di oggi. Millecinquecento metri saranno in galleria, sotto l'abitato di Castellavazzo. Deciso ieri il tracciato della circonvallazione di Longarone, correrà a ridosso della riva destra del fiume Piave. L'obiettivo è di realizzarla prima delle Olimpiadi 2026. Oggi incontro per discutere di quella di Cortina.

A pagina III

Viabilità olimpica: deciso il tracciato per Longarone, oggi tocca a Cortina

PADRIN: «ABBIAMO FATTO UN PASSO AVANTI, ENTRO L'ESTATE UN PROGETTO RISPETTOSO DELL'AMBIENTE» IL TRACCIATO

LONGARONE Correrà lungo la riva destra del fiume Piave la tangenziale "olimpica" di Longarone. La decisione è stata presa ieri mattina a Longarone. Presenti all'incontro la Regione del Veneto, con i suoi tecnici, il sindaco di Longarone e presidente della Provincia di Belluno, Roberto Padrin, Anas con i suoi progettisti e il soggetto attuatore di Vaia. L'idea, infatti, è di rendere compatibile la nuova viabilità con gli interventi di sistemazione legati alla tempesta del 2018, sfruttando in alcuni tratti i terrapieni che costeggiano il fiume. «E' stato un incontro proficuo - ha fatto sapere la Regione - perché ha definito il tracciato della variante, sulla base delle analisi effettuate e in congruenza con il progetto di regimazione idraulica del Piave, finanziato all'interno dei fondi». La nuova variante sarà lunga circa 11 chilometri, accorciando l'attua-

le tracciato di 3 o 4 chilometri. Larghezza stradale di 10,50 metri e una corsia per ogni senso di marcia. Partirà dall'uscita dell'A27 di Pian di Vedoia e passerà vicino alla fiera, poi arriverà all'abitato di Castellavazzo, che verrà attraversato da una galleria (un chilometro e mezzo di lunghezza) per innestarsi, infine, nel tunnel esistente di Termine di Cadore.

PROSSIMO PASSO

Obiettivo: un progetto definitivo entro l'estate. «L'incontro di oggi - ha spiegato il sindaco di Longarone e presidente della Provincia, Roberto Padrin - è servito per definire il corridoio del tracciato. È stato molto proficuo, perché ci ha permesso di fare un passo avanti decisivo. La collaborazione con Anas e la Regione sta consentendo un'operatività rapida ed efficace, tanto che entro l'estate sarà pronto il progetto definitivo. Un progetto che sarà rispettoso dell'ambiente e anche del piano di sistemazione idraulica del Piave, inserito nei lavori post-Vaia».

ASSETTO COMPLESSIVO

«Il prossimo passo, tra un mese - prosegue Padrin - quando ci ritroveremo per definire ulterio-

ri dettagli dell'assetto complessivo. La variante rappresenta un intervento strategico non solo per Longarone, ma per la viabilità di un'asse importantissimo della nostra provincia. Ringrazio l'ingegner Antonio Scalamandrè, responsabile della progettazione Anas, e la Regione Veneto che sta coordinando l'intervento con Comune e Provincia».

I TEMPI

Le previsioni sul calendario di realizzazione rimangono il nodo più delicato dell'intero piano. Al momento c'è un'unica certezza: nessuno può permettersi che i tempi si allunghino come per le quattro varianti dei Mondiali che dovevano essere pronte per la scorsa settimana e che invece saranno pronte «soltanto per la fine del 2022 o inizio 2023» per usare le parole del



commissario, e numero uno di Anas, Claudio Andrea Gemme. Per le quattro varianti manca ancora la gara europea, poi bisognerà attendere il tempo dei ricorsi. E solo a quel punto ci si augura arriveranno le ruspe (quelle che dovevano completare i lavori per i Mondiali iniziati lunedì). Nel frattempo, perché la tangenziale di Longarone sia pronta per l'appuntamento a cinque cerchi, dovranno arrivare le ruspe per realizzarla. Sarà una sfida.

CORTINA

L'altra opera inclusa nel piano per le olimpiadi è la variante di Cortina: oggi in municipio è previsto un incontro per verificare i progressi della progettazione. «Non intendiamo spreca-re questa opportunità, frutto di una sinergia incredibile ed espressione di coesione del territorio Veneto» ha messo in chiaro, ieri, il presidente della regione Luca Zaia.

Andrea Zambenedetti

© riproduzione riservata



Interventi alla rete idrica: strade chiuse per i cantieri

SEDICO

Disagi alla viabilità, per un paio di settimane, in alcune zone del comune di Sedico dove sono stati avviati dei lavori alla rete idrica. In particolare saranno interessate dagli interventi le vie Barp (nella parte alta del comune) e San Felice, alle porte del paese. Nel primo caso la circolazione resterà sospesa un paio di settimane. In via San Felice, invece, si dovrà osservare per tre settimane il senso unico alternato. In via Barp, l'area tecnica ha ordinato la sospensione della circolazione per il rifacimento di un tratto di rete dell'acquedotto: per consentire l'esecuzione dei lavori è stato necessario interdire il traffico dal civico 68 al civico 112. L'accesso ai veicoli è sospeso fino alle 17 di venerdì 19 febbraio. In via San Felice, i lavori dureranno una settimana in più. È stato istituito un senso unico alternato per il rifacimento degli allacci alla rete idrica di Bim Gsp. L'ordinanza è valida fino al 26 febbraio. Il transito è limitato a partire dal civico 39. (E.P.)

© riproduzione riservata



Un nuovo ponte a Canal per combattere le frane

► Il progetto del Comune sarebbe un'alternativa alla strada attuale

► Provincia e Regione hanno avviato una serie di interventi di bonifica

LO STUDIO PREDISPOSTO DA PALAZZO PILONI INTERESSA L'AREA ROCCIOSA CHE SARÀ MESSA IN SICUREZZA CON LA POSA DI RETI FELTRE

Canal al centro dell'attenzione di Provincia e Regione che hanno dato il via a due cantieri che puntano a risolvere la problematica della caduta dei massi dal Miensna ma anche quella di erosione delle sponde del torrente Sonna. Interventi urgenti, realizzati dai due enti in somma urgenza, a causa dell'aggravamento della situazione avvenuto a seguito delle abbondanti piogge di inizio dicembre. E il Comune pensa ad un ponte come alternativa stradale.

LE PROBLEMATICHE

La frazione di Canal è attualmente sotto l'occhio attento di vari enti. Le abbondanti piogge che sempre più spesso coinvolgono il nostro territorio ne hanno fatto emergere la sua fragilità.

Da una parte infatti ci sono pietre e massi che dal versante della montagna cadono a valle, a volte lungo la strada, a volte sfiorano le abitazioni presenti. Dall'altra il torrente Sonna che sta erodendo gli argini, avvicinandosi alla frazione. Le abbondanti piogge di inizio dicembre hanno evidenziato come Canal non possa più aspettare e per questo sono stati aperti due cantieri in somma urgenza per cercare di sistemare in via definitiva queste problematiche.

LA PROVINCIA

La provincia si sta concentrando sulla partita della caduta di massi da monte. «Dopo il maltempo, sono ripresi i lavori di fondazioni su cui verranno installate le reti paramassi - spiegano i tecnici della provincia -. Nel corso delle scorse settimane sono state effettuate diverse valutazioni del versante e la decisione è stata quella di eseguire un intervento complessivo che non preveda opere in parete. La decisione è quindi stata quella di allungare le reti già esistenti, a protezione delle abitazioni e anche della strada a valle». A causa delle rigide temperature delle

scorse settimane la ditta incaricata, la Ecogeo Consolidamenti e servizi di Fonzaso, non ha potuto eseguire il getto in cemento necessario per la posa delle fondazioni. Se il meteo lo consente quindi, i lavori potranno riprendere per terminare entro la seconda metà di marzo. Il costo complessivo dell'intervento è di 255mila euro. Il Comune di Feltre, dal canto suo, sta cercando un'alternativa per evitare che, in caso di caduta massi, la frazione resti isolata. L'amministrazione ha quindi inserito all'interno delle schede presentate alla Regione, a seguito dell'alluvione di dicembre, l'ipotesi di realizzare un ponte che possa fungere da alternativa alla strada esistente.

LA REGIONE

La Regione con il Genio Civile, ha invece dato il via ad un cantiere da 500mila euro. I lavori prevedono la sistemazione della sponda e il ripristino di un tratto di argine eroso dalla potenza del Sonna. Saranno quindi posati dei massi. Ad occuparsi del cantiere è la ditta Tollot di Ponte nelle Alpi.

Eleonora Scarton

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL GENIO CIVILE

L'ufficio regionale si occuperà del torrente Sonna. Sarà ripristinato un tratto della sponda con una scogliera da 500mila euro





LA FRANA caduta lungo la strada comunale che porta alla frazione di Canal agli inizi del mese di dicembre 2020

Lavori in Val Canzoi interventi post Vaia

► Il sindaco Zanella:
«Abbiamo avviato
cantieri per un milione»
CESIOMAGGIORE

Messa in sicurezza del territorio, al via cantieri per un milione di euro sul territorio comunale di Cesiomaggiore. Hanno preso il via questa settimana una serie di cantieri volti alla messa in sicurezza del territorio per quanto riguarda il dissesto idrogeologico e l'aumento della resilienza del territorio stesso dopo la tempesta Vaia di novembre 2018. Ad occuparsi dei lavori la ditta Fontana di Belluno.

I CANTIERI

La tempesta Vaia dell'ottobre del 2018 ha fatto emergere tutta una serie di criticità, sia in Val Canzoi sia nel resto del territorio comunale. Il comune ha quindi programmato degli interventi che puntano alla sua messa in sicurezza. Come spiega il sindaco, Carlo Zanella, «alcuni degli interventi che si stanno realizzando vedono protagonista la Val Canzoi. Si tratta di alcune sistemazioni di movimenti franosi che si sono evidenziati dopo Vaia, ma anche un intervento sul tor-

rente Caorame, dov'è necessaria la ricostruzione di una scogliera per la messa in sicurezza della ex strada comunale». Nel dettaglio, gli interventi che sono iniziati da qualche giorno, prevedono la costruzione di scogliere di contenimento e consolidamento di alcune scarpate che mettevano in serio pericolo il transito lungo la comunale della Val Canzoi. Il lotto dei lavori comprende anche la sistemazione della frana in località Vela, nella frazione di Soranzen e della frana che coinvolge la frazione di Cullogne. Inoltre verrà risistemata la gabbionata e le scogliere a supporto della strada comunale in via Sant'Agabito, appena sopra l'abitato di Cesiomaggiore, sul torrente Salmenega. L'obiettivo è di finire tutte queste lavorazioni entro la fine del mese di maggio. «Si tratta quindi di tutta una serie di sistemazioni che renderanno più sicuro il transito lungo le strade comunali e che andranno ad ovviare a dei problemi importanti sul nostro territorio» aggiunge Zanella. Il lotto di lavori ha un costo finanziato dalla regione del Veneto con le risorse legate al ripristino post Vaia per un milione di euro. La progettazione è stata eseguita dallo studio dell'ingegner Sandro D'Agostini. (E.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LAVORI IN CORSO Uno dei cantieri in Valle di Canzoi

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Vittorio Veneto Sant'Augusta, cantiere chiuso il 28 febbraio**Trafo, lavori finiti: via a marzo**

PERCORRIBILE Le corsie del traforo di Sant'Augusta

Borsoi a pagina XVIII

Santa Augusta: il traforo apre a marzo

► Anas ha aggiornato il programma dei lavori: il cantiere verrà chiuso il 28 febbraio, poi l'opera da 56 milioni sarà percorribile ► Gli ultimi interventi stanno riguardando lo svincolo sud con il posizionamento di una serie di pannelli fonoassorbenti

**IL SINDACO MIATTO:
«COSÌ FINALMENTE
POTREMO CHIUDERE
VIA DA CAMINO
PORTANDO A NORD
FIBRA E FOGNATURE»**

VITTORIO VENETO

Chiusura cantiere prevista per il 28 febbraio, dunque percorribilità del traforo di Santa Augusta da marzo. Sono agli sgoccioli i lavori della variante alla statale 51 d'Alemagna nel tratto La Sega-via Carso. Ieri Anas ha aggiornato le tempistiche di ultimazione dell'opera da quasi 56 milioni di euro consegnata all'impresa esecutrice dei lavori il 10 ottobre 2013. Il bypass di Serravalle avrebbe dovuto essere percorribile già nell'agosto 2016. Ma tra battaglie legali e cambiamenti di progetto si è arrivati fino a oggi. E le ultime fatiche per concludere l'opera sono tutte per lo svincolo sud.

I DETTAGLI

Dopo aver ultimato una settimana fa la rotonda che ha preso il posto dello storico parcheggio del cimitero di Sant'Andrea, ora

a mancare sono le barriere fono-assorbenti a carico di Anas. I plinti sono già stati posizionati lungo il perimetro dell'istituto alberghiero Beltrame che dà su via Carso. Altri sono stati posizionati a ridosso della rotonda nei pressi delle abitazioni. L'impatto visivo, come ha più volte sottolineato il sindaco Antonio Miatto, non sarà dei migliori. E nei prossimi giorni i vittoriesi potranno rendersene conto. L'aggiornamento dell'ultimazione dei lavori conferma le tempistiche che il sindaco aveva in mano: «Ci avevano chiesto una proroga per i lavori in via Carso fino al 10 marzo, la nuova data del 28 febbraio è dunque compatibile» commenta. A carico di Anas anche la realizzazione di un parcheggio, cioè l'ampliamento di quello esistente davanti al cimitero, tra l'alberghiero e il liceo. Il Comune ha già acquisito l'area. «In questo modo - dice Miatto - sopperiremo ai posti persi con il vecchio parcheggio occupato dalla rotonda».

L'INAUGURAZIONE

Date di inaugurazioni o tagli del nastro ancora non ce ne sono, difficile capire anche alla luce della pandemia se ci sarà qual-

cosa. E poi, tenuto conto di come l'opera sia stata osteggiata da molti vittoriesi, per molti cittadini non ci sarà niente da festeggiare. Non appena il traforo aprirà, chiuderà via Da Camino, la riva dei mulini incassata nella chiusa di Serravalle. «Per la prima volta nella storia della città - afferma il sindaco - ci sarà la possibilità di chiudere la riva e portare a nord fibra e fognature, oltre al cavo da 20mila volt per potenziare la linea ferroviaria elettrificata. Senza il traforo non sarebbe possibile chiudere la strada. Abbiamo già coordinato tutti gli enti per l'intervento. Inizialmente parlavano di 6 mesi, ma fortunatamente siamo riusciti a scendere ad un mese di chiusura».

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'OPERA Doveva essere conclusa ad agosto 2016 ma tra ricorsi e cambiamenti di progetto si sono accumulati quattro anni di ritardi

Il Mose ancora “a mezzo servizio” nuove proteste

► Paratoie alzate solo al Lido. Diverse zone ancora allagate, dalla Giudecca a Cannaregio

Il Mose ieri ancora “a mezzo servizio” ed è polemica. Le paratoie si alzano soltanto al Lido, dove in diga vengono misurati 116 centimetri dal Centro Maree. In mare se ne registrano 108, in Punta della Salute, alla fine, ne arrivano “solo” 93. Quanto basta per far andare sotto i punti più bassi della città, dalla Giudecca a Cannaregio. Con un sms si annuncia alle 10.45 l’attivazione parziale delle barriere e che si attende un picco di 100 alle 11.20. Quanto basta per creare confusione e apprensione.

A pagina VIII

Allagati col Mose L’acqua arriva a 93 ma risale la protesta

► Attivo solo il Lido, ma la piazza va sotto e molti esercenti non sanno come regolarsi
► San Marco, Rialto, Cannaregio e Giudecca Le difficoltà di chi si sente cittadino di serie B

**«CHI NON CONOSCE
LA CITTA' EVITA
LE AREE PIU' A RISCHIO
E PER NOI DIVENTA
QUASI IMPOSSIBILE
LAVORARE»**

**«SEMBRA UNA BEFFA:
ORA SI ALLENTANO
LE RESTRIZIONI
ANTICOVID
E NON SI SOLLEVANO
LE PARATOIE»**

SALVAGUARDIA E POLEMICHE

VENEZIA Il Mose si alza soltanto al Lido, dove in diga vengono misurati 116 centimetri dal Centro di Previsione Maree del Comune di Venezia. In mare se ne registrano comunque 108, in Punta della Salute, alla fine, ne arrivano “solo” 93.

Quanto basta per far andare sotto i punti più bassi della città. Con un messaggino sms e sui canali Telegram che annuncia alle

10.45 l’attivazione parziale delle barriere mobili e che comunque si attende un picco di 100 alle 11.20. Quanto basta per creare confusione e apprensione nella popolazione.

A SAN MARCO

«Fare le cose a metà equivale a non farle. Sollevando parzialmente le paratoie gialle, lavorare in determinate zone della città diventa improponibile». È mezzogiorno e l’acqua costeggia a filo l’entrata di Pignatton, negozio

di abbigliamento sotto alle Procuratie vecchie di piazza San Marco. Annalisa Ferro, dipen-



dente della bottega, controlla il livello della marea stabile fuori dalla vetrina. «Certamente non ci troviamo in uno stato di emergenza. Tutti gli ingressi alla piazza sono però bloccati dall'acqua alta e la gigante pozzanghera che dal Correr arriva alla Basilica non scenderà ancora per chissà quanto. In queste condizioni le persone non vengono di certo a passeggio da queste parti». Nemmeno il doppio ingresso - uno dalla piazza, l'altro dal bacino Orseolo - salva la mattinata di lavoro. «Chi non conosce Venezia, le callette, le strade alternative - prosegue Annalisa - sapendo che i punti più bassi vanno sotto, li elimina direttamente dal proprio itinerario. Qui l'esempio è lampante». Senza Mose integralmente attivo anche l'Erbaria fatica a rimanere asciutta. «Tavolini sollevati, serviamo i clienti solo all'interno sperando che l'acqua nel frattempo non cresca - spiega una barista de La Naranzaria. Negli stessi panni caffè Vergnano e al Pesador - È senz'altro un costo ma se il fenomeno è così frequente non è colpa nostra. Intanto però i plateatici restano impraticabili».

LA CANNAREGIO

«Grazie al Mose, in città ormai ci si può muovere dappertutto. Solo noi continuiamo ad essere penalizzati». Parla Massimo Bonacin che insieme ad Alvise Ballarin gestisce l'edicola "Alle Guglie". È notizia di alcune settimane fa la visita sul posto dell'assessore ai Lavori pubblici, Zaccariotto, per valutare un eventuale rialzo del suolo. Fondamenta Cannaregio resta infatti una delle zone più basse del centro storico, in cui l'alta marea inizia a creare disagi già a 95 cm. «Sembra una beffa. Proprio ora che le restrizioni anti Covid sono state un po' allentate, torniamo a fare i conti con questa situazione». E il riferimento è alle ultime giornate, in cui le paratoie mobili sono state sollevate solo parzialmente. In gran parte della città gli effetti sono evidenti, ma in fondamenta i problemi persistono. Proprio come nel caso di ieri mattina. «Alzano o non alzano il Mose? Si è sempre sul chi va là». Come l'edicola, a risentirne sono pure le altre attività della zona. «La clientela - aggiunge Bonacin - specialmente quella anziana che conosce la situazione, non esce di ca-

sa». Con conseguente calo delle vendite. «Sotto accusa» anche gli avvisi del Centro Maree che commercianti e residenti considerano non sempre chiari e talvolta tardivi. Intanto i commercianti della fondamenta si sono mobilitati. Creando un gruppo WhatsApp per aiutarsi a vicenda scambiandosi segnalazioni sull'acqua alta.

ALLA GIUDECCA

Il Mose ieri non ha salvato la Giudecca, cui si aggiunge il malcostume di chi naviga in canale della Giudecca non rispettando il buonsenso del moderare la velocità, soprattutto in prossimità della fondamenta. E così il risultato è che l'acqua bagnava ugualmente le rive, impendendo ad alcuni esercenti di lavorare normalmente. «Ogni volta che la marea si alza e chi transita non rispetta i limiti è la stessa storia - afferma Andrea Barina - è un problema che si ripete in continuazione», spiega l'esercente titolare del bar ristorante la Palanca. Con lui è d'accordo anche Valentina, che gestisce il panificio ai piedi del ponte Piccolo: «Le onde fanno sì che l'acqua arrivi lo stesso in fondamenta, così la gente non riesce più a passare». Un problema acuito dal fatto che quel lato di fondamenta è stato poco tenuto in considerazione per le manutenzioni, e ogni volta si forma un'enorme pozzanghera che obbliga i passanti a transitare sulla pietra d'Istria, rischiando di finire in canale. Da più parti i residenti e i commercianti si chiedono come mai il Mose sia stato azionato solo su una bocca di porto. È vero che anche così si registrano indubbi benefici, ma il problema rimane, anche se in forma minore. Infatti, sebbene alcuni esercenti non abbiano registrato danni diretti dall'esser colpiti dalle ondate di acqua alta, è altrettanto vero che la fondamenta era bagnata e diventava difficile transitare senza stivali nel momento di massima. Così facendo, anche gli affari possono scemare e in un momento delicato come questo, il più piccolo sintomo può determinare la sopravvivenza o meno di un esercizio commerciale.

Costanza Francesconi
Marta Gasparon
Tomaso Borzomi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le zone sotto acqua



Piazza San Marco

I negozianti dicono che i pochi turisti non si avventurano in zone dove non c'è sicurezza di camminare all'asciutto



Fondamenta Cannaregio

L'edicolante voleva cambiare posto, ora spera nei lavori di rialzo della fondamenta di Cannaregio



Giudecca e moto ondoso

Il fenomeno dell'acqua alta è aumentato dal malcostume di chi naviga in canale della Giudecca ad alta velocità



VENEZIA Ieri il sollevamento parziale al Lido ha lasciato entrare 93 centimetri in punta della Salute

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Spitz contro Zincone: «Così non va E al Mose metta un suo delegato»

Lettera di «richiamo» della commissaria al Provveditore. Alta tensione sulle competenze

Alberto Vitucci

Una lettera di richiamo. Come la maestra a un suo alunno indisciplinato. Solo che l'"alunno" è Cinzia Zincone, Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto e rappresentante del ministero delle infrastrutture in laguna, nominata dal governo commissario dell'Autorità portuale. La "maestra" è la commissaria del Mose Elisabetta Spitz. Che ha inviato qualche giorno fa una lettera dai toni ultimativi al Provveditore. Gli ultimi test del Mose con gli esperimenti del sollevamento parziale delle barriere e i numerosi falsi allarmi sul sollevamento hanno scatenato polemiche. Così come le reali competenze del commissario. In base al decreto di nomina del novembre 2019 il commissario "Sblocca cantieri" deve "sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti a completamento dell'opera". «Ma non può in alcun modo sostituirsi all'esecutore dei lavori, né occuparsi di collaudi», hanno scritto gli Avvocati dello Stato Giacomo Gal-

li e Stefano Maria Cerillo, in un parere richiesto dal Provveditorato. La commissaria ha preso come suo consulente e direttore dei lavori l'ingegnere torinese Francesco Ossola, già amministratore straordinario del Consorzio. Ed è intervenuta anche sui lavori di difesa della Basilica e sull'organizzazione del Consorzio in vista del suo scioglimento per confluire nell'Autorità per la laguna. Il parere richiesto dal Provveditorato dopo la contestata nomina di Ossola non ha migliorato i rapporti tra le due «signore del Mose». Che adesso si parlano per lettera. «In considerazione della delicatezza dell'attuale fase dei test di sollevamento», scrive Spitz, «ritengo utile ricordarle l'importanza di due aspetti: la stretta aderenza alle procedure e la leale e collaborativa interlocuzione tra Provveditorato e commissario che devono essere univoche e condivise, soprattutto nelle delicate ore che seguono l'emissione dell'ordinanza di interdizione della navigazione».

Ed ecco il rimprovero. «In occasione degli ultimi eventi di marea, siano essi confluiti in un effettivo sollevamento del Mose o in un falso allarme», scrive Spitz, «questi due aspetti non sono stati applicati con il necessario rigore. La invito pertanto per i prossimi eventi a voler tener conto dei presenti richiami». Fino al colpo finale: l'invito al provveditore «a voler cortesemente individuare formalmente un suo delegato, in considerazione della sua recente nomina a commissario dell'Autorità portuale».

Un invito che nemmeno il governo aveva fatto, dichiarando che le due attività non sono affatto incompatibili.

Ma la tensione è alta. E i problemi del Mose non sono svaniti d'incanto con l'arrivo della commissaria. I test di sollevamento sono stati fatti, a partire dal 3 ottobre in presenza di acqua alta. Ma le criticità non sono ancora risolte. E adesso la luna di miele tra la commissaria e la dirigente dello Stato è davvero finita. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le paratoie del Mose a Malamocco alzate a metà il 4 dicembre scorso



MEOLO

Amazon, altolà di Legambiente Oggi la conferenza dei servizi

Alla vigilia del vertice a Roncade l'appello alle parti sul progetto del polo logistico «Zona non collegata alla rete ferroviaria e il territorio è ad alto rischio idraulico»

Giovanni Monforte / MEOLO

«Invitiamo le forze politiche a riflettere sulle reali ricadute di interventi così impattanti, valutando con attenzione l'opportunità di concedere la trasformazione dell'area». È l'appello lanciato dai circoli di Legambiente Veneto Orientale, Piavenire e Treviso, che esprimono dubbi sul polo logistico che Amazon vuole realizzare all'uscita del casello di Meolo-Roncade.

La presa di posizione degli ambientalisti arriva alla vigilia della conferenza dei servizi, che oggi sarà chiamata a esprimere un'iniziale valutazione sul progetto. I primi enti a dare un parere tecnico saranno quelli direttamente coinvolti sul sito, quali la Regione, il Consorzio di bonifica Piave, il Genio Civile o Piave Servizi. Non ci sarà il Comune di Meolo, visto che il progetto insiste sulla parte di Roncade. «Siamo a margine di questa conferenza dei servizi, perché non siamo tra i soggetti convocati. Ma ho chiesto di essere informato sugli sviluppi», dice il sindaco di Meolo Daniele Pavan, «in questa fase sarebbe prematuro fare osservazioni. Ci muoveremo man mano che si avranno le informazioni e nei limiti delle nostre competenze». Roncade ha promesso un coinvolgimento degli altri enti. Ma per i circoli di Legambiente andava previsto già da

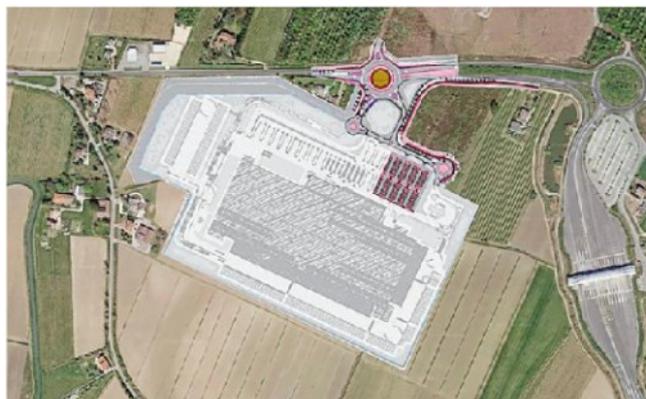
ora. «Sarebbe stato utile allargare l'invito, anche solo come uditori, a cittadini e portatori d'interesse», dicono gli ambientalisti.

Legambiente ha espresso le riserve in una lettera al Comune di Roncade. «Il progetto dista pochi chilometri da Casale, dov'è in corso un iter autorizzativo per un'area anch'essa destinata alla logistica», si legge, «appare evidente che i due interventi sono concorrenziali e non complementari. Il rischio è che a distanza di poco tempo ci si possa ritrovare con capannoni vuoti e territorio devastato».

Gli ambientalisti ricordano che si tratta di un territorio ad alto rischio idraulico. Non basteranno le vasche di laminazione per azzerarlo. Anzi, aumenterà con la cementificazione. Ma uno dei nodi principali è che il polo di Amazon a Meolo-Roncade non sarà collegato alla ferrovia.

«Riteniamo che approvare una grande area logistica, a servizio di un colosso dell'e-commerce, senza avere un collegamento con la rete ferroviaria sia un enorme errore strategico», concludono i circoli di Legambiente, «inserire quest'intervento in un sistema viario già congestionato è una scelta incoerente con gli obiettivi di efficienza. Riversare il traffico sulle reti minori renderà gli spostamenti locali più difficili». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto del nuovo polo logistico di Amazon sulla Treviso Mare

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



CONCORDIA

Piano opere pubbliche per 8 milioni in tre anni Tre per villa Soranzo

CONCORDIA

Interventi per 8 milioni di euro in tre anni: approvato in consiglio comunale il piano triennale dei lavori pubblici. È lunga la lista degli interventi che il Comune si appresta a realizzare sul territorio dopo il semaforo verde dell'ultimo consesso svoltosi martedì in video conferenza.

L'investimento più sostanzioso è previsto quest'anno, con ben 5 milioni di euro di opere pubbliche. Tre andranno per la ristrutturazione di villa Soranzo, l'antica struttura del XVII secolo, che verrà riqualificata per finalità culturali. La cifra di 250 mila euro, sarà dedicata quest'anno alle asfaltature delle strade più dissestate, ossia le vie Garibaldi, Villaviera, Oberdan, Pontecassai, XXV aprile e Bruno. Duecento mila euro per la sistemazione dell'intersezione in centro, tra le vie I° Maggio e San Pietro, con la realizzazione di una rotonda. Risorse verranno destinate anche alle scuole: un milione per la primaria "Montalcini" (adeguamento sismico e costruzione di una nuova sala

polivalente) e 280 mila per la manutenzione straordinaria dell'istituto per l'infanzia "Munari". Saranno inoltre effettuati adeguamenti del sistema antincendio sia della palestra della "Ruffino Turranio" che della primaria "Carducci" di Paludetto. Verranno inoltre completati i lavori per l'ampliamento del cimitero del capoluogo. Le tasse Imu e Tari restano invariate.

«È un bilancio», spiega il sindaco Claudio Odorico, «che per Concordia aggiunge la cifra record di più di 17 milioni di euro. Questa approvazione, oltre a garantire i livelli di welfare, ci permetterà di dare seguito a un piano delle opere pubbliche che prevede ingenti investimenti che potranno aiutare in modo concreto anche le nostre imprese nell'auspicata ripresa». Sul fronte Recovery Fund, Concordia vuole farsi trovare pronta: 660 mila euro verranno infatti investiti nella progettazione per la nuova scuola media (400 mila euro) e per dare soluzioni alle annose problematiche idrauliche del territorio (260 mila euro). —

ALESSIO CONFORTI

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Orpea Italia rileva la proprietà di Mademar e Ad Maiores

Passano di mano due delle principali residenze per anziani e persone fragili operative in città. Sbarca così in regione un gruppo attivo in ventidue Paesi

Laura Tonero

La divisione italiana del gruppo Orpea, attore mondiale nell'assistenza socio-sanitaria e nella cura delle persone anziane e fragili, ha appena rilevato il cento per cento delle quote della Nord Est Group srl e della Ad Maiores srl, proprietarie rispettivamente della rsa Mademar (incluso l'immobile di via Madonna del Mare chela ospita) e della residenza per anziani Ad Maiores che opera nell'edificio di corso Italia con un contratto di locazione.

Due punte di diamante dell'assistenza privata a Trieste, che hanno avuto un ruolo chiave anche di fronte all'emergenza pandemica, ospitando con apposita convenzione con Asugi, anziani delle case di riposo cittadine positivi al virus o negativi non autosufficienti che necessitavano di strutture protette.

Quello del gruppo Orpea in città è un ingresso rilevante: è la prima volta, infatti, che una realtà così importante a livello internazionale, fondata in Francia nel 1989, fa capolino nell'ambito delle residenze per anziani di Trieste. L'impatto sul settore, composto in provincia preva-

lentemente da piccoli imprenditori, sarà inevitabile. Sui costi dell'operazione plurimilionaria viene mantenuto il massimo riserbo da parte dei diretti interessati. Il confronto tra il ceo del Gruppo Orpea Italia, Thibault Sartini, e i vertici delle due società rilevate è iniziato due anni fa. «Da quell'incontro e dalla visita nel pieno centro della città – spiega in un comunicato Orpea Italia – è nato, sin da subito, un sodalizio tra il nostro gruppo e le due strutture che, da sempre, sono un punto di riferimento per Trieste, e non solo».

Alla base dei risultati ottenuti in questi anni dalle due residenze, «c'è – indica Orpea Italia – la solidità dei valori condivisi di presa in carico della persona anziana e delle sue fragilità». Mademar dispone di 75 posti letto, di 71 invece Ad Maiores. «Il nostro interesse – sottolinea il Gruppo Orpea – è quello di raccogliere l'eredità preziosa delle due strutture socio-sanitarie e di andare incontro alle esigenze del territorio, mettendosi a disposizione dei cittadini e delle istituzioni, consapevole che solo nella continuità si può consolidare il lavoro svolto in questi decenni».

Il Gruppo Orpea è presen-

te nel mondo con 1.014 strutture per un totale di 104.234 letti in 22 Paesi. Oltre che in Europa, dal 2016 Orpea si è sviluppata anche Oltreoceano, in Cina, ed è in forte espansione nei Paesi dell'America Latina. In Italia il Gruppo è presente con 22 strutture già attive: 17 residenze per anziani – quelle appena acquisite a Trieste saranno le prime in Friuli Venezia Giulia – e 5 cliniche di riabilitazione in ambito funzionale, neuropsichiatrico, cardiologico e neurologico. «Il nostro gruppo – indica Orpea Italia – è costantemente impegnato nell'apertura di nuove strutture per rispondere alla sempre più crescente domanda di assistenza per le persone fragili».

Il marchio si identifica con «strutture ad alto livello di prestazioni socio-sanitarie e ad elevato comfort alberghiero in cui la centralità della persona, il suo benessere psicofisico e la sua sicurezza sono i valori fondanti e l'impegno quotidiano dei nostri team, altamente specializzati e sempre attenti ai bisogni di ciascun ospite e paziente». Le figure che in questi anni hanno gestito le due realtà, continueranno ad avere un ruolo sia in Mademar che in Ad Maiores. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





Larsa Mademar in via Madonna del mare. Il gruppo Orpeal l'ha rilevata insieme alla Ad Maiores. Foto Lasorte

Le regole del 110% Sismabonus acquisti: sconto per i pagamenti da luglio 2020

Luca De Stefani

— a pagina 25

IL SUPERBONUS DEL 110% - 40

Le procedure

Superbonus acquisti, pagamenti da luglio 2020

Preliminare, acconto, data del rogito: sono molti gli aspetti da considerare per il sismabonus dedicato alla vendita di case antisismiche. Per il 110% vale il principio di cassa: somme da versare nel periodo agevolato

Luca De Stefani

Il super sismabonus acquisti spetta anche in caso di preliminari stipulati prima del 1° luglio 2020, a patto che l'acquisto (tramite rogito) avvenga entro 18 mesi dalla conclusione dei lavori e, comunque, tra il 1° luglio 2020 e il 30 giugno 2022. La detrazione del 110% per l'acquirente, però, potrà spettare solo per i pagamenti effettuati, anche in acconto e non necessariamente con bonifico parlante, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 giugno 2022. Si arriva a queste conclusioni analizzando la circolare del 22 dicembre 2020, n. 30/E, risposta 4,5,9 e la risposta del 16 gennaio 2020, n. 5.

Nel caso di acquisto, in una zona sismica 1, 2 o 3, da parte di una persona fisica di un'abitazione, soggetta a misure antisismiche realizzate da un'impresa di costruzione o ristrutturazione immobiliare, mediante demolizione e ricostruzione di interi edifici (anche con variazione volumetrica), spetta la detrazione del 110% del prezzo della singola unità immobiliare, risultante nell'atto pubblico di compravendita da effettuarsi entro 18 mesi dalla conclusione dei lavori e, comunque, tra il 1° luglio 2020 e il 30 giugno 2022, entro un ammontare massimo di spesa pari a 96.000 euro per ciascuna unità immobiliare, pari ad una detrazione massima di 105.600 euro.

Sono le regole del sismabonus acquisti del 110% (cosiddetto super sismabonus acquisti), che spetta anche in caso di preliminari stipulati prima del 1° luglio 2020, a patto che

l'acquisto (tramite rogito) avvenga entro 18 mesi dalla conclusione dei lavori, comunque, tra il 1° luglio 2020 e il 30 giugno 2022 (risposta 3 febbraio 2021, n. 80).

In caso di preliminare registrato (anche prima del 1° luglio 2020), gli acquirenti persone fisiche delle unità immobiliari possono beneficiare del superbonus del 110% per il sismabonus acquisti, anche per i pagamenti effettuati in acconto, a patto che:

- questi siano effettuati nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 giugno 2022 (principio di cassa);
- il preliminare sia registrato entro la data di presentazione della dichiarazione dei redditi nella quale si intende fruire della detrazione;
- si realizzi il presupposto costituito dall'ultimazione dei lavori riguardanti l'intero fabbricato;
- l'atto di acquisto relativo agli immobili oggetto dei lavori venga stipulato entro il 30 giugno 2022.

Si consideri il caso di un preliminare firmato e registrato in data 10 gennaio 2020 per l'acquisto di un'abitazione per 200mila euro, per il quale sono stati versati acconti prima del 1° luglio 2020 per 150mila euro ed il saldo di 50mila euro alla data del rogito notarile, entro 18 mesi successivi alla fine dei lavori e comunque entro il 30 giugno 2022.

Gli acconti potranno essere detraibili al 75% (85% se la riduzione del rischio sismico è di due classi) solo per la parte che eccede i 50mila euro e fino a 96mila euro, mentre sul saldo di 50mila euro spetterà il super sismabonus acquisti del 110 per cento. Infatti, considerando che la spesa

massima ammissibile per il sismabonus acquisti e per il super sismabonus acquisti è una sola ed è pari a 96mila euro, su 46mila euro relativi agli acconti spetterà una detrazione del 75% o dell'85%, mentre sul saldo di 50mila euro spetterà il super sismabonus acquisti del 110%.

Pertanto, per questo bonus, non solo il rogito notarile, ma anche i pagamenti dell'abitazione dovranno essere compresi nel periodo agevolato, cioè tra il 1° luglio 2020 e il 30 giugno 2022. È irrilevante che la fattura finale dell'impresa indichi o meno l'importo complessivo della cessione e gli acconti già pagati, in quanto, anche se viene indicato un importo superiore a 96mila euro, rilevano al 110% solo i pagamenti effettuati (non necessariamente con bonifici parlanti, risposta del 16 gennaio 2020, n. 5) dal 1° luglio 2020 e al 30 giugno 2022 e al 75% o dell'85% i pagamenti effettuati entro il 30 giugno 2020, sempre nel limite di 96mila euro di spesa complessiva.

Per il sismabonus acquisti (anche se al 110%) non è necessario che l'acquirente effettui il «pagamento con bonifico bancario o postale», pertanto, non è necessario effettuare un bo-



nifico «parlante», cioè quello con le descrizioni della norma, i codici fiscali dei soggetti coinvolti e assoggettato a ritenuta. Nel provvedimento del 31 luglio 2019, prot. n. 660057, punto 1.5, infatti, l'obbligo di effettuare il pagamento delle spese sostenute mediante bonifico «parlante» è espressamente escluso per gli interventi di cui all'articolo 16, comma 1-septies, del decreto legge n. 63/2013.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN EDICOLA



CON «IL SOLE 24 ORE» FINO A DOMENICA

È in edicola fino a domenica la nuova guida completa al superbonus del 110%, al costo di 50 centesimi.

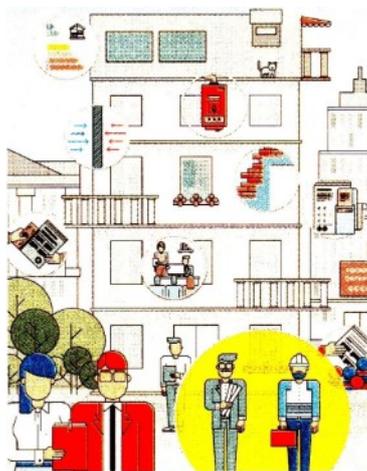
In quasi cento pagine gli esperti del Sole 24 Ore hanno potuto approfondire i punti principali del complesso sistema del 110% e delle agevolazioni che vengono "trainate" sotto il profilo dell'ampia detrazione o sotto quello di poter beneficiare comunque della cessione del credito o dello sconto in fattura, tenendo conto di tutte le novità di questi ultimi mesi.

In ogni caso, questa guida contiene tutti gli elementi per capire come funziona il complesso meccanismo del 110% e mettere proprietari, condòmini e amministratori in grado di dialogare tra loro e con professionisti e consulenti.



L'appuntamento

Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati all'applicazione del nuovo superbonus



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

LE TAPPE

L'interdittiva a Ebg Group fa emergere la ragnatela

Il castello dei consorzi stabili riconducibili a Nicola Messina è entrato nel mirino della prefettura nel maggio del 2020. È allora che viene emessa la prima interdittiva antimafia diretta all'**Ebg Group**, in quanto, secondo le forze dell'ordine, è riconducibile alla criminalità organizzata, in particolare a 'ndrangheta e camorra. Da quella ne sono seguite altre due. A luglio quella diretta al **Real Europe Group** di Padova, amministrato dalla trevigiana **Valeria Cacciolato**. A far emergere il collegamento è il Tar dell'Emilia Romagna. I giudici bocciano il ricorso di Ebg contro l'interdittiva e la conseguente esclusione da un appalto a Calatafimi Segesta, ma soprattutto intersecano il consorzio con sede legale a Bologna con due società trevigiane, il **Consorzio La Marca**, e la **Service & consulting** (quest'ultima non è destinataria

di provvedimenti). A fine dicembre l'onda dell'interdittiva arriva a Treviso. Il prefetto **Maria Rosaria Laganà** ne firma due, una diretta al **Consorzio Stabile La Marca**, l'altro al **Lm Group**, sempre legati alla famiglia Messina. Anche per la prefettura trevigiana non ci sono dubbi: i consorzi «risultano avere collegamenti certi e comprovati con soggetti appartenenti o contigui ad associazioni criminali di tipo mafioso». Il caso scoppia anche a Ca' Sugana, che a marzo, aveva affidato al Lm Group l'ampliamento della scuola elementare Don Milani, per poco meno di un milione di euro. Incarico ufficialmente ritirato il 28 gennaio. Anche l'Ulss ha dovuto intervenire sull'appalto per la manutenzione del verde pubblico dell'ospedale di Castelfranco, dove Ebg Group e successivamente LM avevano fatto da ausiliarie alla Eos.— F.C.

