

Rassegna del 23/02/2021

SCENARIO

23/02/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Le code post-Mondiali sull'«Alemagna» Padrin: un commissario con pieni poteri	M. G.	1
23/02/2021	Corriere delle Alpi	18	Piccoli lavori e varianti chiave: l'Alemagna chiede il cambio di passo	Forzin Alessia	2
23/02/2021	Corriere delle Alpi	18	Longarone e Cortina, tempi lunghi Cantieri finiti non prima del 2028	Dal Mas Francesco	5
23/02/2021	Corriere delle Alpi	19	Il piano di Anas è del giugno 2017 poi intoppi e ritardi	A. F.	6
23/02/2021	Corriere delle Alpi	19	Ghedina e Padrin verso il 2026: «Utilizziamo il modello Genova»	Segafreddo Alessandra	7
23/02/2021	Giornale di Vicenza	13	Superbonus, patto con Eni gas e Harley&Dickinson	...	8
23/02/2021	Giornale di Vicenza	19	Vivere sulla Marosticana Le case valgono la metà	Armeni Giulia	9
23/02/2021	Giornale di Vicenza	29	Ospedale arrivato al tetto Fine lavori a marzo 2022	Fadda Antonella	11
23/02/2021	Il Fatto Quotidiano	17	Giovannini, e il Tav? - Governo Draghi, il dire e il fare	Settis Salvatore	13
23/02/2021	Mattino Padova	20	«Seconda linea andremo al Tar» La battaglia contro il tram - È guerra sul tram, il comitato ricorre al Tar «La valutazione ambientale è necessaria»	Barbieri Giorgio	16
23/02/2021	Mattino Padova	22	Quattro nuovi assunti per gestire l'ecobonus	...	18
23/02/2021	Mattino Padova	29	Una ciclabile green da più di un milione tra campi e rogge	Bergamin Silvia	19
23/02/2021	Messaggero Veneto Udine	22	Ferrovia interrata nel progetto per la città del 2050 - Linee interrate per i treni Al posto dei binari un parco scuole e un polo sanitario	Rigo Cristian	20
23/02/2021	Messaggero Veneto Udine	23	«La proposta è compatibile con il piano già avviato da Rfi»	C. ri.	23
23/02/2021	Nuova Venezia	20	«Il Mose senza collaudo in condizioni meteo estreme»	A.V.	25
23/02/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	Autostrade, Cdp piazza un'offerta al fotofinish	dell'Olio Luigi	26
23/02/2021	Riformista Napoli	14	Intervista a Federica Brancaccio - Brancaccio: sì a una task-force per l'edilizia - «Task-force per l'edilizia in questo modo Napoli eguaglierà Barcellona»	Sabella Francesca	27
23/02/2021	Tribuna Treviso	20	«Terra lio Est con la rotatoria e adeguata rete ciciopedonale»	A. P.	30

Le code post-Mondiali sull'«Alemagna» Padrin: un commissario con pieni poteri

Domenica anche quattro ore di percorrenza in auto da Cortina a Longarone

BELLUNO Terminati i Mondiali di sci alpino restano i soliti problemi. Ovvero, tutti in coda lungo l'«Alemagna». Domenica pomeriggio per scendere da Cortina, Comelico o Zoldo serviva armarsi di pazienza. Tanta: gli automobilisti più sfortunati hanno impiegato quasi quattro ore per percorrere i 60 chilometri che separano Cortina da Longarone per poi imboccare, in buona parte, l'A27. La vecchia Statale 51 ha mostrato ancora una volta tutti i suoi limiti.

Nulla di nuovo, si dirà. Eppure vien quasi da ringraziare che i Mondiali si siano svolti senza pubblico. Altrimenti la figuraccia, quella sì, sarebbe stata universale, con i cantieri del «Piano Mondiali» di Anas ancora aperti e le quattro varianti-tangenziali (quelle di Longarone, Tai, Valle e San Vito) esistenti per ora solo sulla carta.

Il presidente della Provincia, Roberto Padrin, a Cortina per la chiusura dell'evento mondiale, ha vissuto il disagio in diretta.

«Purtroppo è una situazione che si ripete — commenta — e non si risolverà in fretta. Dopo ciò che è accaduto domenica mi sono subito attivato con Anas esortandoli a riprendere al più presto con i lavori sui cantieri, in modo che almeno in vista dell'estate i disagi siano limitati».

Il vero nodo da sciogliere,

però, è il collo di bottiglia di Longarone. Da risolvere con la circonvallazione. «Quello è il problema principale, non c'è dubbio — ammette il presidente della Provincia, incidentalmente anche primo cittadino di Longarone — ed è la priorità assoluta».

Già, peccato che non vi sia ancora un progetto e che si sia appena deciso dove far passare la variante. Si riuscirà a realizzarla in tempo per le Olimpiadi del 2026? «Si deve — spinge Padrin — abbiamo davanti 5 anni, non c'è un minuto da perdere».

Per rispettare i tempi, la Provincia invoca l'arrivo di un commissario straordinario per gestire la partita. Ma anche il «Piano Mondiali» aveva a capo una figura sola, il presidente di Anas Claudio Andrea Gemme. «Sì, ma non aveva pieni poteri — spiega Padrin — e doveva seguire l'iter "classico". Col risultato che siamo ancora qui, quando i soldi ci sono dal 2017. Il modello da seguire è quello usato per il nuovo ponte "Morandi" di Genova che, in due anni, è stato ricostruito. E poi bisognerà prendere in mano anche il resto della rete viaria. Ad esempio la Regionale 251 della Val di Zoldo va messa in sicurezza: è l'unica arteria alternativa all'Alemagna».

M. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Modello-Genova La richiesta della Provincia per le tangenziali sulla Statale 51



Piccoli lavori e varianti chiave: l'Alemagna chiede il cambio di passo

Solo l'assenza di pubblico ha evitato guai con i Mondiali
Ora sotto con i lavori, le Olimpiadi sono dietro l'angolo

L'agenda dell'Anas: in valle del Boite circonvallazioni pronte per il 2024

Alessia Forzin / BELLUNO

Qualcosa di positivo, il Covid lo ha portato. L'assenza del pubblico ai mondiali di sci di Cortina, drammatico per l'evento in sé, ha evitato che l'Alemagna si trasformasse per due settimane in un inferno di traffico. Basta guardare cosa è successo domenica, dove sulla 51 si sono riversati a partire dal pomeriggio non solo gli invitati ai mondiali, ma anche tutti i veneti che al mattino erano saliti in montagna per godere della bella giornata di sole.

Tutti in colonna, a scendere da Cortina ma anche dal Comelico, a sgomitare all'incrocio di Tai, a sperare che i turisti che avevano scelto la Val di Zoldo avessero deciso di valicare in Agordino per tornare a casa, per evitare l'altro imbuto micidiale all'uscita di Longarone.

LE VARIANTI INFINITE

Le quattro varianti che erano state studiate da Anas per risolvere i problemi del traffico sull'Alemagna sono ancora ferme sulle tavole progettuali. Erano state promesse per i mondiali, saranno completate (forse) per il 2026. In tempo per le Olimpiadi. L'obiettivo di Anas è di concluderle entro il 2024, ma la storia degli ultimi cinque anni insegna che fare

previsioni è quantomeno azzardato.

Intanto anche nei prossimi cinque anni, quelli che mancano per l'inizio dei Giochi Olimpici di Milano - Cortina, centinaia di automobilisti continueranno a percorrere una strada vecchia e inadeguata per sopportare un flusso di traffico che richiede ben altra viabilità per non intasarsi. E non solo la domenica.

Gli automobilisti dovranno fare i conti con i cantieri, perché anche molte opere di sistemazione non sono state completate. E nei fine settimana è molto probabile che si passeranno lunghe ore in coda. Il Bellunese chiede risposte e certezze, soprattutto sui tempi di realizzazione delle varianti.

TEMPI DILATATI

Sono quattro quelle progettate da Anas e che hanno un decreto di compatibilità ambientale. Serviranno per superare gli abitati di Tai, Valle e San Vito di Cadore, ma anche per migliorare l'accesso a Cortina. Le varianti di Longarone e Cortina, invece, per ora sono appena un'idea, per quanto concreta, ma tutta da sviluppare.

In cinque anni le quattro varianti che si trovano allo stadio più avanzato sono arrivate alla progettazione definitiva. Quella esecutiva è in corso. La commissione Via si è espressa, approvandole con prescrizioni, e fra luglio e settembre dell'anno scorso sono

stati emessi i decreti di compatibilità ambientale. Fatti i progetti esecutivi potrà essere bandita la gara per appaltare i lavori. Considerando l'importo delle opere (tutte oltre i 30 milioni di euro) servirà una gara europea.

Anas stima di utilizzare tutto il 2021 per questi passaggi e di aprire i cantieri il prossimo anno. Sulla variante di San Vito pende anche il ricorso promosso dal comitato No variante al Tribunale superiore delle acque pubbliche, che si esprimerà il 24 maggio.

UN SUPER COMMISSARIO

Da più parti arriva la richiesta di un super commissario, una figura in grado di velocizzare le procedure in modo da concludere tutti i lavori in tempo per le Olimpiadi. Il ponte Morandi insegna che è possibile costruire un'infrastruttura in tempi rapidi, anche in Italia. Arriverà? Al momento non si può ipotizzarlo.

BUCHE MONDIALI

La speranza degli utenti della 51 è che almeno venga asfalta-



ta la strada nel frattempo: le buche hanno indignato perfino il presidente della Fisi Flavio Roda, che ha definito la viabilità per Cortina «una tragedia». E anche che vengano concluse in fretta le opere iniziate, quali le rotatorie a Fortogna e Borca, definite ma provvisorie. Da concludere anche la rettificazione delle curve di Castellavazzo e l'intervento per migliorare lo svincolo che porta verso la Val di Zoldo all'ingresso di Longarone.

Queste ultime sono le ope-

re di adeguamento e messa in sicurezza dell'Alemagna, un piano da 49 interventi per un valore di oltre 90 milioni di euro che è stato ultimato per i due terzi.

A luglio dell'anno scorso Anas aveva assicurato che avrebbe completato tutti i cantieri in tempo per i mondiali. Ma il Covid ha rallentato i lavori. I bellunesi sono persone pazienti, ma sono in tanti a chiedere un cambio di marcia. E ben prima del 2026. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA

Le opere

Il piano per migliorare la viabilità lungo l'Alemagna prevede quattro varianti, a Tai, Valle, San Vito e all'accesso di Cortina, e interventi di adeguamento per oltre 90 milioni di euro. Fra questi ci sono le rettifiche delle curve a Castellavazzo, le rotatorie a Borca e Fortogna, il nuovo svincolo per la Val di Zoldo.

I costi

Il governo ha finanziato il piano nel 2017. A disposizione ci sono

242 milioni di euro. Le varianti richiederanno 142,7 milioni.

I tempi

Anas si è impegnata a completare le varianti entro la fine del 2024. Per le circunvallazioni di Longarone e Cortina l'obiettivo è il 2026, ma l'orizzonte più plausibile è il 2028.

La richiesta

Da più parti arriva la richiesta di un super commissario, per velocizzare la conclusione (o nel caso delle varianti, l'avvio) delle opere. Il modello preso ad esempio è quello che ha portato a ricostruire il ponte Morandi a Genova.

L'INVESTIMENTO

Le opere costeranno 142,7 milioni di euro

L'investimento per le quattro varianti sull'Alemagna è di 142,7 milioni di euro. La più costosa è quella di Tai, da 41,8 milioni; segue la variante di Valle, da 38. Migliorare l'accesso a Cortina costerà 33,1 milioni mentre la variante di San Vito richiederà 29,8 milioni.

Gemme: sarà 2024

«Siamo impegnati affinché le varianti possano completarsi entro il 2024. L'obiettivo è pubblicare la gara entro il 2021».



Ghedina: Roma in tilt

«Per i Mondiali dovevano essere pronte le varianti di Cortina, San Vito, Valle e Tai, ma ci sono stati dei veri e cortocircuiti al ministero per la procedura Via».



Padrin: tempi certi

«Va definito un piano di azione sia per le opere sportive che per quelle viarie e va portato avanti in tempi certi. Entro e non oltre il 2026».





Uno dei cantieri aperti lungo l'Alemagna per migliorare la viabilità ed evitare le code che si formano ogni fine settimana e non solo

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

I due interventi da 325 milioni affidati ad un'agenzia da costituire
I timori per un'altra estate di passione con gli interventi lungo il Piave

Longarone e Cortina, tempi lunghi Cantieri finiti non prima del 2028

Il sindaco Roberto Padrin ha una certezza: «Fino a che non sarà aperta la variante alla statale 51 Alemagna continueranno le code, in salita, e soprattutto in discesa, prima di Longarone. Il nostro impegno è ovviamente per terminarla entro i Giochi del 2026, ma i tempi stanno per mancare».

Con gli amici confida di essere molto preoccupato. E ha ragione. Ci vorrà tutto quest'anno per elaborare il progetto, che è (quasi) semplice per il primo tratto, fra Pian di Vedoia e la zona industriale, mentre diventa più complesso perché comprende un tratto di strada sul terapieno del Piave e l'altro tratto in galleria. È presumibile che il 2022 si esaurirà tra la Conferenza dei servizi, la redazione definitiva del progetto, i passaggi autorizzativi. E che il bando di appalto avvenga nella primavera del 2023. Basteranno due anni per allungare l'A27, seppur come superstrada? È inimmaginabile, dal momento che c'è anche una galleria da costruire, sotto Castellavazzo, lunga un chilometro e mezzo. Se va bene tutto sarà pronto per il 2028, dicono i più informati. A meno che? «A meno che», risponde l'assessore regionale Bottacin, «non si usi il metodo-Morandi. Con un super commissario che abbia tutti i poteri di deroga. Ma bisogna comunque correre».

La variante di Longarone come la circonvallazione di Cortina (325 milioni di finanziamento già fissato) di-

pendono dalla nuova agenzia "Infrastrutture Milano Cortina" che non è stata ancora costituita e nel cui ambito verrà nominato il dirigente dai superpoteri. Agenzia per la quale si è in attesa dall'estate scorsa. L'Anas si sta adoperando, a Longarone come a Cortina, per sveltire le procedure, ma i passi in avanti non sono decisivi.

Resta il fatto che proprio a Longarone non sono ancora terminati i cantieri che dovevano concludersi, per la maggior parte, l'autunno scorso.

Era il 29 luglio 2020 quando Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas e Commissario di Governo, saliva a Cortina e poi si recava a Piave di Cadore per affermare, davanti ai sindaci: «Sono stati avviati tutti i lavori nello strategico nodo di Longarone. L'obiettivo è terminare tutte le attività e mettere in sicurezza i cantieri entro gennaio 2021».

Ma poco si è visto di tutto questo. Era attesa, più di ogni altra opera, la corsia per la valle di Zoldo, perché qualche beneficio l'avrebbe recato contro gli ingorghi domenicali.

«La nostra paura, qui a Longarone», ammette Padrin, «è che si possa ripetere un'estate d'inferno come quella passata, anzi più pesante ancora, con i cantieri al lavoro». Sono 30 milioni di opere quelle programmate a Longarone. E la maggior parte di loro è ancora lontana dall'essere terminata. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Si è cercato di semplificare l'iter burocratico ma è stato obbligatorio il passaggio in Via

Il piano di Anas è del giugno 2017 poi intoppi e ritardi

Dieci giugno 2016. I mondiali di sci del 2021 vengono assegnati a Cortina. Anas dialoga da tempo con il territorio per definire un piano di interventi per la viabilità sull'Alemagna e il confronto con il territorio porta a definire dove intervenire: Tai, Valle di Cadore, San Vito e Cortina sono le priorità. È agosto 2016 e si inizia anche a parlare di "semplificazione dell'iter burocratico" per le opere viarie. «Altrimenti si rischia di arrivare lunghi», dichiarava Roger De Menech quell'estate.

A metà ottobre Anas fa un sopralluogo in provincia e promette l'avvio dei cantieri nel 2018. Le varianti richiederanno dai venti ai trentasei mesi per essere realizzate. Tempi strettissimi, ma si può farcela per i mondiali. I soldi non sono un problema: il governo (Pd) ha messo a disposizione 170 milioni. Che lieviteranno a 242, perché nel piano Anas entreranno anche gli interventi sulla 52 Carnica.

Il piano per la viabilità mondiale viene presentato a Roma all'inizio di giugno del 2017. Ma i primi intoppi sono dietro l'angolo. La conferenza dei servizi decisoria viene rinviata di continuo, perché i progetti devono essere aggiustati sulla base delle richieste dei territori. Poi il ministero dell'Ambiente decide che le opere devono essere tutte sottoposte a

valutazione di impatto ambientale: è marzo 2018. Si è perso quasi un anno. Ne servirà un altro perché la commissione si esprima.

Nel frattempo Anas, che pure spera ancora di non dover passare attraverso la Via, inizia a dilatare i tempi di realizzazione delle varianti e a fine gennaio 2018 ammette: è probabile che non saranno pronte in tempo per i mondiali. Quando arriva la conferma che tutte le varianti dovranno andare in Via, si capisce che per il 2021 non saranno mai completate.

Anas punta ad aprire i cantieri all'inizio del 2020 (siamo a maggio 2018) per concludere le varianti dopo i mondiali. Un anno dopo la commissione Via regionale approva i progetti delle quattro varianti. A quel punto Anas dice che aprirà i cantieri nella primavera 2022 per concludere i lavori (che da progetto hanno durata fra i venti e i trenta mesi) entro la fine del 2023.

Nel 2020 arrivano i sospirati decreti di compatibilità ambientale: il 22 luglio viene firmato quello per la variante di Valle, il 2 settembre quelli per Tai, San Vito e Cortina. Ad oggi sono in corso le progettazioni esecutive delle quattro opere, una volta concluse potranno essere avviate le gare. —

A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Il sindaco di Cortina: «Avanti con i parcheggi, preoccupa l'Alemagna»
Il presidente: «Non possiamo fallire anche questa partita»

Ghedina e Padrin verso il 2026: «Utilizziamo il modello Genova»

«Sono due le criticità ben note da risolvere per le Olimpiadi: la carenza che ha Cortina di parcheggi e la viabilità di accesso». Nel tracciare un bilancio più che positivo della rassegna iridata, il sindaco Gianpietro Ghedina, non nasconde le problematiche sul tavolo. «Lo sapevamo e lo sappiamo che le criticità sono queste», ammette Ghedina, «per quanto concerne i parcheggi stiamo lavorando per creare mille posti interrati a Cortina che darebbero un ampio respiro al problema cronico di assenza di posti auto e alle colonne che si formano in piena stagione fra tutti coloro che cercano di lasciare il veicolo. Abbiamo sul tavolo i progetti per un interrato in stazione, un piano in Largo Poste e il nuovo parcheggio al piazzale Battistella da dove partirà la cabinovia verso Socrepes».

Il nodo da sciogliere più intricato resta invece quello inerente la Statale 51 che porta a Cortina. C'è chi dice che la regina sia stata «graziata» dal Covid, vista l'assenza di pubblico: «Non abbiamo mai negato che la viabilità di accesso al paese sia inadeguata per i grandi flussi turistici», sottolinea, «e da anni lavoriamo a progettare le alternative. Per i Mondiali dovevano essere pronte le varianti di Cortina, San Vito, Valle e Tai, ma sono in ritardo. Ci sono stati dei veri e propri cortocircuiti al ministero per la procedura Via, le risorse ci sono, ma i lavori sono lunghi dal poter partire. Noi con Anas siamo in costante contatto. Abbiamo già pianificato anche un piano di asfalta-

ture che partirà ad aprile, dato che le strade sono davvero ridotte male».

Ora servirebbe un iter simile al Modello Genova: «La burocrazia, anche con un commissario, abbiamo visto che è estremamente lunga e non ha consentito di iniziare le opere in tempo. Il risultato è che si impiegano ore a tornare a casa da Cortina e dai Comuni dolomitici e la gente si arrabbia».

Le procedure vanno snellite e va modificato il Codice degli appalti, come ribadito da Claudio Andrea Gemme, presidente di Anas che era a Cortina per i Mondiali. «Per accelerare realmente le procedure serve una revisione importante del Codice degli appalti», ha dichiarato Gemme, «si deve fare come per il ponte Morandi. Un amministratore delegato o un commissario deve avere la possibilità di gestire le risorse con progetti definiti in tempi certi. La serie di vincoli ambientali che oggi esistono e che comporta una lungaggine burocratica enorme, che si concettizza in anni di lavori, va ridotta. Le procedure vanno snellite».

L'obiettivo di Roberto Padrin, presidente della Provincia e sindaco di Longarone, è puntato sulle Olimpiadi: «È urgentissimo che sia nominata la struttura commissariale per le infrastrutture olimpiche, per evitare le lungaggini nelle tempistiche che abbiamo avuto per i Mondiali. Non possiamo fallire in questa partita. Va definito un piano di azione sia per le opere sportive che per quelle viarie e va portato avanti in tempi certi. Entro e non oltre il 2026».

ALESSANDRA SEGAFREDDO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



UNICREDIT Superbonus, patto con Eni gas e Harley&Dickinson

Superbonus 110%: «UniCredit, Eni gas e luce e Harley&Dickinson - dice una nota - ampliano la propria partnership, attiva dal 2019, per rendere più accessibili i vantaggi introdotti dal decreto Rilancio sulla riqualificazione energetica e ristrutturazione sismica del patrimonio immobiliare italiano». Il progetto aveva sostenuto "CappottoMio" di "Eni gas e luce" per la riqualifi-

cazione energetica e messa in sicurezza sismica di edifici condominiali e unifamiliari. Ora UniCredit «metterà a disposizione le sue soluzioni di finanziamento per sostenere condomini, privati e aziende nell'esecuzione dei lavori». E «i clienti potranno avvalersi dei servizi di progettualità e di consulenza, forniti da Eni gas e luce con l'ausilio di Harley&Dickinson».



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



VIAGGIO TRA I QUARTIERI. Tappa a Poggiole, frazione a due facce in cerca di identità e servizi

Vivere sulla Marosticana Le case valgono la metà

Meglio nella parte più interna dove resistono ancora diverse attività
Attesa la realizzazione della piazza intitolata a Norma Cossetto

Qui è praticamente solo un dormitorio, ci vorrebbe almeno un supermercato

ANDREA DE SANTIS
EDICOLANTE

Il servizio navetta di Svt ha migliorato i collegamenti verso il centro

CATERINA ED ELISABETTA ROSSET
TITOLARI DELLA TABACCHERIA

Giulia Armenti

Un quartiere a due facce. Quella rilassata, residenziale e verdeggiante della Poggiole "interna" e quella trafficata, periferica e spenta della Poggiole "esterna". Vale a dire tutto il sobborgo edificato lungo il rettilineo della Marosticana, dove le poche attività commerciali rimaste sono oasi in un deserto di immobili in vendita a prezzi stracciati.

Nell'area nord del capoluogo è infatti possibile aggiudicarsi un bilocale di 48 metri quadri, completamente arredato, a 33 mila euro. Ma anche un bicamere da 80 metri quadri a 39.500 euro o un altro mini appartamento (all'asta) a 32.100 euro. Più o meno - nel primo caso - 687 euro al metro quadro. Quotazioni nettamente inferiori rispetto all'andamento vicentino di gennaio 2021, che il portale Immobiliare.it indica in 1.415 euro in media al metro quadro per gli edifici in vendita. È da questo divario e da interi caseggiati con il cartello "Vendesi" che tappezzano un lato e l'altro della strada provinciale che prende il via la seconda tappa del viaggio del Giornale di Vicenza alla scoperta della città che cambia. Se in confronto ad altre realtà Poggiole tiene a livello di abitanti, con 2.156 residenti e dunque in linea con la popolazione di 10 anni fa, è profondamente mutato il model-

lo di vita offerto da un rione che si muove a due velocità.

«Purtroppo questo è l'asse più trascurato del capoluogo, negozi ormai non ce ne sono più e rispetto alla zona centrale del quartiere c'è un abisso» osserva Andrea De Santis, che dal 2005 gestisce l'edicola a pochi metri dal rondò-svincolo verso Cavazzale. «C'era il fornaio ma ha chiuso, la banca e ha chiuso, ormai ci siamo io, la farmacia, il compro oro, un centro massaggi e poco altro - rileva l'edicolante - manca del tutto un'attrattiva commerciale che spinga la gente a fermarsi qui, praticamente è un dormitorio e ci vorrebbe almeno un supermercato, di fatto questo è l'unico settore di Vicenza a non averne uno». Ma la fila di condomini e palazzi che ci si lascia alle spalle percorrendo la Marosticana non è che la facciata, appunto, del quartiere. Basta infatti imboccare strada di Poggiole per allontanarsi, metro dopo metro, dal via vai caotico di auto e camion per entrare in una dimensione bucolica e agreste. Tra campi e corsi d'acqua (il Livelon resta la meta prediletta di passeggiate e scampagnate anche in inverno), sorgono la chiesa, la scuola elementare e quella materna, qualche bottega, un paio di locali e, soprattutto, il cantiere della nascita piazza Norma Cossetto, come deciso dalla giunta qualche settimana

fa. «Peccato che i lavori procedano a rilento e della nuova piazza, che ci aspettavamo l'estate scorsa, ancora non ci

sia traccia», fanno notare Caterina ed Elisabetta Rosset, titolari dell'omonima tabaccheria. Un'attività che festeggia i cinquant'anni e che ha visto evolvere questa porzione di città a metà strada tra il paesello e la periferia. «Per decenni non c'è stato sviluppo perché i terreni erano agricoli e i proprietari non vendevano - raccontano le commercianti - ora si è ripreso a costruire e l'introduzione del servizio navetta di Svt Perimetrò ha migliorato i collegamenti verso il centro». Con il mini bus a chiamata - che nella tarda mattinata di lunedì attende i passeggeri alla fermata sotto l'argine del Bacchiglione - è possibile ora avvicinare Poggiole al resto della città. Rendendola appetibile alle famiglie, quelle per cui sembrano essere state disegnate le villette moderne e ordinate di via Ghirotti. Costruzioni ampie, immerse nel verde, tra vialetti lastricati e parchi gioco e con valori, sia per la vendita sia per l'affitto, decisamente diversi rispetto a quanto disponibile in Marosticana. L'altra faccia, quella che strizza l'occhio alla provincia, di Poggiole. •

Z-continua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I caseggiati lungo la strada Marosticana risentono del passare del tempo. FOTO GIULIA ARMENI



L'area di cantiere della nuova piazza intitolata a Norma Cossetto



Una delle strade interne

MONTECCHIO. Proseguono in modo spedito gli interventi nella nuova struttura sanitaria dell'Ovest

Ospedale arrivato al tetto Fine lavori a marzo 2022

Primo in Veneto con un bagno per ogni paziente, cantiere da 55 milioni

Antonella Fadda

La "frasca" sul tetto dell'ospedale di Montecchio-Arzigiano. Sono arrivati alla copertura dell'edificio gli operai e idealmente, come è costume per le costruzioni, anche nella nuova struttura ospedaliera è arrivato il momento per posizionare il simbolo di un traguardo importante. In via Ca' Rotte, a Montecchio Maggiore, si lavora a spron battuto. La fine cantiere è prevista per il primo trimestre del 2022 quando, secondo i programmi, i lavori della prima tranche saranno terminati e si potrà pensare a trasferire i vari reparti. Ma già dall'esterno, e soprattutto dalla salita verso i castelli, l'edificio è ben visibile: sette piani fuori terra, oltre al piano interrato, per una altezza totale di circa 30 metri.

ILAVORI. Negli ultimi sei mesi i lavori nella struttura sanitaria non si sono fermati e le squadre degli operai della Cmb di Carpi, la ditta modenese che si occupa della realizzazione della struttura per conto dell'Ulss8 Berica, han-

no proceduto con l'impermeabilizzazione della copertura e l'avvio delle lavorazioni interne. Opere che sono andate avanti di pari passo, nei diversi piani, man mano che venivano completate le relative strutture dalla posa dei massetti di pavimentazione all'installazione dei serramenti esterni dalla sistemazione delle pareti in cartongesso. Fino agli scarichi delle acque nere e acque meteoriche e l'inizio posa pavimenti radianti al seminterrato. Ad oggi la struttura in calcestruzzo risulta quindi completata

e la copertura protetta. Al 4° e 5° piano sono in corso la realizzazione dei massetti. Per quanto riguarda gli impianti, le lavorazioni si sviluppano con il posizionamento dei canali d'aria, l'impianto idrico sanitario, i gas medicali e l'impianto elettrico.

LE STANZE. Ma si sta già pensando alle camere di degenza uno dei caratteri distintivi dell'ospedale. Il progetto firmato dall'architetto Luisa Fontana ha previsto un massimo di due posti letto in ogni camera, ognuno dei quali è

dotato di un servizio igienico ad uso personale, per favorire sia l'igiene che la privacy. «È il primo ospedale in Veneto dove ogni paziente avrà il suo bagno personale», aveva detto in un recente sopralluogo l'assessore regionale alla sanità Manuela Lanzarin. «I servizi igienici saranno accessibili da una persona con sedia a rotelle e personalizzati nel dettaglio - conferma l'architetto -. Al 5° piano, le camere del reparto pediatrico sono dotate di piccole logge che si affacciano sui castelli».

I COLORI. La "camera modello", da cui tutte le altre stanze prenderanno esempio, è stata completata recentemente. «Il colore gioca un ruolo primario - dice Fontana -. È usato come strumento di orientamento e umanizzazione. I corridoi e i bagni all'interno delle camere avranno gradazioni diverse per ciascun piano. I colori riprenderanno il paesaggio circostante: dal verde prato al piano terra, fino all'azzurro del 5° piano. I piani intermedi rievocheranno i colori dell'alba, dal giallo all'arancione al rosato». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La cifra

277

I POSTI LETTO DEL NUOVO OSPEDALE

Procedono spediti i lavori all'interno del cantiere per la realizzazione del nuovo ospedale di Montecchio-Arzigiano. Nei vari reparti sono programmate stanze doppie con un bagno per ognuno dei degenti

La distribuzione piano per piano

LA MAPPA

Al livello -2 ci saranno percorsi tecnologici e logistici, mentre al -1 radiologia, pronto soccorso, osservazione breve intensiva e parte degli spogliatoi. Nuovo ingresso al piano terra, dove oggi si trova l'ex pronto soccorso, e dove saranno allestiti le zone per prelievi e donazioni, i laboratori analisi, il day hospital e

l'obitorio. Centro Donna al 1° piano mentre, tutto intorno, centro dialisi, day surgery polivalenti, sala conferenze e mensa. Al 2° piano sale operatorie e camere per i pazienti operati; ala più interna per oncologia e alla direzione medica. Al 3° piano: interpianto con impianti. Al 4° piano area intensiva e rianimazione. Al 5° pediatria, ostetricia e ginecologia. A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Reparti e servizi sono distribuiti su otto livelli

Otto livelli, 32.500 metri quadrati e 277 posti letto. Sono questi i numeri più significativi

della nuova struttura sanitaria in costruzione a Montecchio Maggiore e che sarà l'ospedale unico dell'Ovest Vicentino. Il complesso è suddiviso in due stralci, il cui costo totale ammonta a 55 milioni di euro. Il cantiere è arrivato al tetto e sono già pronti i progetti di realizzazione delle "camere di degenza" che prevedono al massimo due pazienti con un bagno per ognuno. A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'esterno del cantiere per il nuovo ospedale Montecchio-Arignano realizzato a semicerchio. A.F.



Uno dei costati sopralluoghi effettuati nell'area del cantiere. A.F.



I piani rispettano l'andamento a semicerchio previsto dal progetto. A.F.



Il prototipo della camera di degenza prevista per il nuovo ospedale. A.F.

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

• **Settis** Giovannini, e il Tav? a pag. 17

“MIGLIORI” PROPOSITI

GOVERNO DRAGHI,

IL DIRE E IL FARE

AGENDA Le priorità del ministro Giovannini: lotta alle disuguaglianze, “facce, idee e parole nuove”, specialmente in tema di giustizia sociale e ambientale. Magari su Tav & C. rinnegando il “suo” esecutivo con Monti

» SALVATORE SETTIS

Q

uando avviò il cantiere delle tredici interviste raccolte in un libro appena uscito (*Pubblico è meglio. La via maestra per ricostruire l'Italia*), l'editore Donzelli non poteva sapere che il volume sarebbe uscito proprio sull'alba del governo Draghi.

Né Enrico Giovannini, già competentissimo presidente dell'Istat e ministro nel governo Monti, poteva sapere che la sua prefazione, licenziata l'11 gennaio 2021, avrebbe circolato a stampa più o meno mentre giurava al Quirinale come membro di un altro governo. Ma il momento in cui il libro esce, fra Conte e Draghi, lo rende ancor più interessante. I giornalisti che lo hanno curato, Altero Frigerio e Roberta Lisì, spiegano la loro intenzione nelle pagine introduttive (*Il futuro è qui: più Stato e meno mercato ai tempi di Next Generation Eu*): rispondere alla crisi economica e sociale innescata dalla pandemia, raccogliere il corale bisogno di “più Stato” e dargli sostanza, pur sapendo che “è proprio lo Stato il soggetto che mostra più crepe, limiti e affanni, che più arranca senza trovare l'equilibrio e la strategia all'altezza delle criticità dell'oggi”, e che dunque “è lo Stato a dover essere ricostruito per primo”, a cominciare da un *Recovery Plan* efficace. “Non ci potrà essere un ritorno al prima, anche perché quel prima non andava per niente bene”, e sarà necessario darsi chiare priorità: “Sanità, istruzione, lavoro (...), risanamento del territorio, sviluppo compatibile con l'ambiente. (...) Prima i cittadini poi la finanza, prima le persone poi i guadagni, prima la natura poi la



Borsa, per dirla con papa Francesco". Per modificare "l'architettura dello Stato e la distribuzione dei poteri" sarà necessario "riportare le Regioni all'interno di un quadro nazionale", ripudiando "la sciagurata riforma del Titolo V della Costituzione, un federalismo distorto fino alla richiesta dell'autonomia differenziata", imboccando la strada verso "un piano di politica economica che nell'immediato non può che essere keynesiana" (e qui citano Ignazio Visco).

Non riassumerò le interviste (meno che mai quella a me sulla cultura), ma bastano nomi e temi a dar l'idea del libro. Gaetano Azzariti parla di Costituzione, Paolo Berdini di urbanistica, Rosy Bindi di sanità, Massimo Bray della scuola, Monica Di Sisto di globalizzazione, Anna Donati di mobilità, Gianna Fracassi di lavoro, Maria Cecilia Guerra delle politiche di genere, Matteo Leonardi di energie, Andrea Roventini di politica industriale, Alessandro Santoro di fisco, Vincenzo Vita di comunicazioni. Quanto alla prefazione di Enrico Giovannini, breve e impegnativa, va ormai letta alla luce del suo ruolo nel governo Draghi.

Raccomandando la lettura del libro come "un *must* nel momento in cui l'Italia, ma direi tutto il mondo, si interroga sul suo futuro", Giovannini ricorda che già prima che esplodesse la pandemia era evidente l'assoluta necessità di "avviare una nuova fase del capitalismo per affrontare i grandi temi del XXI secolo, specialmente lo scontro dell'attuale modello di sviluppo con i limiti planetari e

la sua evidente incapacità di ridurre le disuguaglianze esistenti" (per la verità, la sua evidente inclinazione ad accentuare le disuguaglianze rendendole irreversibili). Centrale dev'essere in tal senso, scrive Giovannini, l'art. 3 della Costituzione, secondo cui lo Stato e gli enti pubblici, ma anche le imprese e i cittadini, devono operare per "rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana". Su questa strada, conclude, si dovranno mettere in gioco "tre fattori molto rilevanti: facce nuove (specialmente donne e giovani), idee e parole nuove (specialmente connesse alla giustizia ambientale e sociale), sintonia con ampie aree della società (spesso rappresentate da organizzazioni di cittadinanza attiva".

Sarà interessante valutare in che misura il governo Draghi, non tanto nella lista dei ministri o dei sottosegretari, ma nella concreta azione politica saprà rispondere a tali, più che giusti, indirizzi. Ma un altro punto del testo di Giovannini merita qualche commento; ed è dov'egli dice che la nostra Costituzione contiene "il principio della giustizia intragenerazionale", mentre vi è "assente quello della giustizia intergenerazionale". A me non pare che sia così. Il dettato della Carta credo contenga ben chiara l'istanza-base della giustizia inter-generazionale: pensare, in quel che decidiamo e facciamo oggi, alle generazioni future, anche quelle che verranno fra cento o duecento anni. Preoccupazione in verità antichissima, che una lunga tradizione di statuti comunali e norme papali e sovrane in Italia chiamava con formule come *publica utilitas* o *bonum commune*: il bene comune come valore, e

non come concreto oggetto di una proprietà collettiva. È vero che nella Costituzione della Repubblica l'espressione "bene comune" non c'è, eppure è proprio questo il suo principio ordinatore, espresso con parole non coincidenti ma convergenti: "Interesse della collettività" (art. 32), "interesse generale" (artt. 35, 42, 43 e 118), "utilità sociale" e "fini sociali" (art. 41), "funzione sociale" (artt. 42, 45), "utilità generale" (art. 43), "pubblico interesse" (art. 82). Sarebbe, la nostra, una Costituzione mutila se nella "collettività" dei cittadini non includesse le generazioni future. Non dubito che Enrico Giovannini possa convenire su questa interpretazione; tanto è vero che egli stesso scrive che "l'articolo 3 richiama tutte le componenti della società a disegnare un futuro in cui gli ostacoli allo sviluppo delle persone siano rimossi". E questo futuro non può certo limitarsi alla solidarietà intra-generazionale tra i viventi. Deve includere la solidarietà con le generazioni future, come Draghi ha detto nel suo discorso al Senato ("ogni spreco oggi è un torto che facciamo alle prossime generazioni, una sottrazione dei loro diritti").

Nel nuovo governo, Giovannini è ministro delle Infrastrutture, un ruolo-chiave in un Paese dove abbondano i fattori di una cementificazione a oltranza del territorio, di ponti sullo Stretto e autostrade superflue. Il governo Monti rimase fedele alla brutta favola di uno "sviluppo" economico basato sul moltiplicarsi di autostrade e Tav (anche se inutili) e sul rilancio dell'edilizia (mediante condoni, sanatorie, "piani casa"), e ignorò la necessità, già allora urgente, di intervenire prioritariamente sul fragilissimo suolo del nostro Paese, il più frano e il più sismico d'Europa. Il suo degrado cresce ogni giorno per l'abbandono delle coltivazioni, gli incendi boschivi, l'annosa incuria per il regime delle acque, e la cementificazione pubblica e privata non fa che accentuare e velocizzare questo processo. La primissima "grande opera" di cui il Paese ha bisogno è dunque la messa in sicurezza del proprio suolo, cioè della vita e della salute dei cittadini. Questo impegno di "giustizia inter-generazionale" sarebbe pienamente rispondente alla Costituzione, ai bisogni del Paese, alle preoccupazioni espresse da Giovannini in questo suo testo, all'impegno del presidente Draghi, nel discorso al Senato, di "proteggere il futuro dell'ambiente (...) con particolare attenzione agli investimenti in manutenzione delle opere e nella tutela del territorio". Possiamo sperare che, pur con una coalizione che mette insieme il diavolo e l'acquasanta, a queste parole seguiranno concreti atti di governo?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo giuro

Il presidente del Consiglio, Mario Draghi, e il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini
FOTO ANSA

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

COMITATO NO ROTAIE

**«Seconda linea andremo al Tar»
La battaglia contro il tram**

Si riaccende la battaglia giudiziaria contro la nuova linea del tram, quella che collegherà la stazione a Voltabarozzo. **BARBIERI / PAGINA 20**

IL PROGETTO DEL SIR3

**È guerra sul tram, il comitato ricorre al Tar
«La valutazione ambientale è necessaria»**

Battaglia legale da parte dei residenti "No rotaie". L'assessore Andrea Ragona: attendiamo sereni la decisione dei giudici

Si riaccende la battaglia giudiziaria contro la seconda linea del tram, quella che collegherà la stazione a Voltabarozzo. Il comitato "No Rotaie" ha infatti presentato un ricorso al Tribunale amministrativo regionale contro la decisione della Provincia di escludere dal procedimento di Valutazione di impatto ambientale il progetto relativo alla linea tramviaria SIR3. L'annuncio è della portavoce Liliana Gori che, assistita dagli avvocati Michele Pedoja e Alessandro Kinspergher dello studio legale "Pedoja Granzotto" di Treviso, ha notificato un ricorso al Tar del Veneto contro la Provincia di Padova e nei confronti di Aps Holding e del Comune di Padova. «Dispiace per un'iniziativa che arriva proprio nel giorno in cui lo smog fa tornare Padova a livello arancio», afferma l'assessore alla Mobilità Andrea Ragona, «il tram è invece un'opera che diminuirà i livelli di inquinamento. Certamente non ci faremo spaventare e attenderemo in serenità la decisione della magi-

stratura».

L'IMPATTO AMBIENTALE

La seconda linea del tram ha superato a fine dicembre uno degli ultimi ostacoli sulla sua strada dopo che il Comitato tecnico provinciale ha espresso all'unanimità parere di non assoggettabilità alla VIA. Sono state inoltre inserite condizioni di tipo ambientale e raccomandazioni di cui si dovrà tenere conto durante la realizzazione dell'intervento. Nell'ambito del sistema di trasporto pubblico del Comune di Padova, la nuova linea tramviaria SIR 3 si pone l'obiettivo di mettere a sistema i principali nodi di interscambio. Il tracciato del progetto che interessa essenzialmente il tessuto cittadino, prevede il collegamento tra la stazione ferroviaria di Padova e il capolinea di Voltabarozzo, attraversando la zona dell'ospedale policlinico e dell'università, dell'ospedale Sant'Antonio e i numerosi istituti scolastici nonché il parco Iris. L'infrastruttura consentirà un rapido collegamento tra tutti

questi nodi, creando i presupposti per una revisione generale della mobilità al fine di un miglioramento sostanziale della qualità urbana e ambientale.

IL RICORSO

«Si tratta di un nuovo passo, molto importante, per un'opera strategica e fondamentale per Padova», ha sottolineato l'assessore Ragona, «il fatto che il Comitato tecnico provinciale abbia all'unanimità deciso che non è necessaria un'ulteriore valutazione di impatto ambientale rispetto alla precedente, non fa altro che confermare la bontà del progetto che Aps Holding ha predisposto. Da adesso l'inizio dei lavori per la linea Sir 3 si avvicina, una notizia importante per la città». Si tratta di un'operazione dal costo di circa due milioni di euro per acquisire un'area di 35 mila metri quadrati. Sulla quale però il comitato "No rotaie" vuole ancora dare battaglia. Ora la parola passa ai giudici del Tar.—

GIORGIO BARBIERI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





I NUMERI

Linea verso Voltabarozzo investimento da 60 milioni

La seconda linea del tram è un'opera dal costo di circa sessanta milioni di euro. A destra Lilliana Gori del comitato "No rotaie" e l'assessore alla Mobilità Andrea Ragona.



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

ALL'EDILIZIA PRIVATA DEL COMUNE

Quattro nuovi assunti per gestire l'ecobonus

Quattro nuovi assunti a tempo determinato hanno iniziato a lavorare ieri al settore Edilizia privata del Comune. Si tratta di due collaboratori amministrativi e due istruttori direttivo tecnico che hanno iniziato il loro contratto negli uffici di Palazzo Sarpi. «Si tratta di quattro nuove assunzioni che si aggiungono alle altre figure che sono già state assegnate a questo settore e che permetteranno di far fronte all'impegnativo lavoro legato Superbonus, Sismabonus, Ecobonus – chiarisce l'assessora alle risorse umane Francesca Benciolini – Continua perciò l'impegno del nostro Comune per far sì che le opportunità del momento diventino concretezza». Con l'arrivo dei vari "bonus" ambientali infatti è previsto un aumento del carico di lavoro per i diversi settori tecnici di tutti i municipi della provincia euganea. Padova si è attrezzata. —



CITTADELLA

Una ciclabile green da più di un milione tra campi e rogge

Affidata la progettazione per la pista di 5 chilometri e mezzo Collegherà Santa Croce Bigolina a Pozzetto e sarà illuminata

Silvia Bergamin / CITTADELLA

Una pista ciclabile in mezzo ai campi, lontana dalle provinciale, immersa nel verde ed illuminata, lunga cinque chilometri e mezzo, da Santa Croce Bigolina fino a Pozzetto: Cittadella sceglie un'opera dal respiro green e nordeuropeo, in settimana arriverà la bozza dello studio di fattibilità, costerà oltre un milione di euro e sarà eseguita nell'arco di tre anni.

«Il Comune», spiega il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Marco Simioni, «ha affidato ad uno studio di Rovigo l'incarico di progettazione, a giorni avremo la prima bozza».

Simioni conosce il territorio ed ha fatto il primo test-bike: «Sono salito in bici ed ho percorso un sentiero in mezzo ai campi, fornendo alcune

idee ai progettisti». Il cronoprogramma prevede di iniziare quest'anno, con un investimento di 300 mila euro; altri 300 mila euro verranno messi sul piatto nel 2022, infine nel 2023 si chiuderà il cerchio con 560 mila euro.

«Si tratta della prima pista ciclabile impostata con questa concezione nel nostro territorio: si svilupperà in mezzo al verde, costeggerà la roggia Trona. Come sono soliti fare in Nord Europa, saremo lontani dalle strade provinciali e andremo ad usare i cavini di campagna, sarà illuminata e consentirà alle persone di pedalare in mezzo al verde. Verranno toccate anche la frazioni di Battistei e Laghi. Viviamo in un ambiente che si presta ad opere di questo tipo, procederemo a stralci e dialogheremo per definire i dettagli con il Consor-

zio di bonifica». Cinque chilometri e mezzo, da Santa Croce Bigolina a Pozzetto.

E non solo: «Andremo a collegare la pista con il Brenta, sistemando la pavimentazione di via Volto e via Basse, e quindi di fatto sarà il percorso più indicato da Cittadella al fiume». Simioni fa il punto anche sulle altre piste ciclabili più tradizionali: «A maggio partiremo con i lavori anche della pista di via Bolzonella, che andrà a svilupparsi da Facca fino al confine con San Giorgio in Bosco, lungo la Valsugana. Per ricavare lo spazio sistemeremo una griglia sopra il fossato, come già fatto a Pozzetto. Siamo a buon punto», conclude il vicesindaco, «con il collegamento ciclabile tra Cittadella e Galliera: per Pasqua i lavori saranno terminati». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un tratto del percorso che si svilupperà lungo la roggia Trona partendo da Santa Croce Bigolina



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

Ferrovia interrata nel progetto per la città del 2050

RIGO / PAGINE 22 E 23



Linee interrattate per i treni Al posto dei binari un parco scuole e un polo sanitario

Il programma da 1,5 miliardi di euro prevede i recuperi dello scalo di via Buttrio e dell'ex Safau Ipotizzati anche una linea interurbana regionale e il tram per collegare l'Abs al Terminal nord

CRISTIAN RIGO

Trasformare quella che oggi è una barriera che taglia in due la città in un'opportunità di sviluppo. È l'obiettivo, ambizioso, del progetto "Udine 2050" che punta all'interramento della ferrovia e al recupero delle aree dismesse a est e ovest della stazione per ricucire quello strappo. Un'operazione complessa, da oltre un miliardo e mezzo di euro, per la quale l'amministrazione comunale intende iscriversi alla corsa ai fondi del Recovery fund e che il sindaco Pietro Fontanini punta a realizzare ben prima del 2050, data indicata nel programma soltanto in riferimento agli obiettivi europei fissati con quella scadenza. «Bolzano per esempio – ricordano i professionisti del team che ha curato il progetto – sta avviando i lavori dopo dieci anni dalle prime ipotesi di interrimento. Nell'analisi di studio abbiamo comparato 200 città tra i 50 e 150 mila abitanti e il fatto che Udine si trovi al centro dell'asse Adriatico Baltico la rende strategica». Ecco da dove parte l'idea di valorizzare il nodo ferroviario.

LE IPOTESI ALTERNATIVE

Inizialmente per aggirare l'ostacolo urbanistico creato con la linea ferroviaria erano state prese in esame anche soluzioni diverse dall'interramento. «Alcune città hanno ridotto al minimo le infrastrutture, ma proprio per la posizione strategica di Udine – spiegano i progettisti – non è sicuramente la strada migliore da percorrere. Anche l'idea di sopraelevare i binari come stanno pensando di fare a Padova e Mestre dove l'interramento è impossibile perché i treni finirebbero sott'acqua, è stata accantonata in quanto ritenuta troppo impattante. L'interramento è la soluzione più radicale (si potrebbe anche mantenere così la tratta limitandosi al recupero di alcune aree) ma quella che da maggiori opportunità di sviluppo anche in ottica futura», aggiungono i professionisti.

IL PROGETTO

Il primo passo è l'interramento della ferrovia tra l'area ex Safau a sudovest e lo scalo ferroviario di via Buttrio a sudest, interessando una superficie

complessiva di 43 ettari con tre livelli di azione: quello infrastrutturale di interrimento dei binari a dieci metri sotto l'attuale piano, quello costituito da un corridoio eco tecnologico e parco urbano e quello di rigenerazione urbana che include il recupero delle aree dismesse. Il progetto si sviluppa quindi su tre livelli: lo 0, quello attuale che, libero dall'ingombro dei binari, diventa un nuovo corridoio verde di collegamento urbano lungo l'asse ovest-est; il meno 1 per la mobilità carrabile; e il meno 2, a circa dieci metri di profondità rispetto all'attuale piano per la ricollocazione del sedime ferroviario.

I VUOTI URBANI



Da una parte si punta a trasformare l'ex scalo di via Buttrio recuperando i 15,8 ettari di terreno, ora in stato di abbandono, dove sorgeva la fabbrica, e l'ex deposito delle locomotive, utilizzato solo parzialmente, che occupa altri 8,5 ettari. Dall'altra l'ex Safau, altri 15,5 ettari che da anni sono in stato di abbandono. Sono questi i due vuoti urbani alle estremità della linea ferroviaria che il progetto punta a "riempire". Tra le ipotesi di utilizzo ci sono un polo scolastico o sanitario, la realizzazione di uno economico universitario, attività di ricerca e spin-off tecnologico, uffici e servizi di interesse sovracomunale che comportano mobilità verso Udine dall'hinterland, un polo sportivo, un'area verde attrezzata per mercato temporaneo e un polo intermodale del trasporto pubblico su ferro.

IL REGIONALE INTERURBANO

Nel progetto si ipotizza anche la realizzazione di un servizio ferroviario regionale interurbano ad elevata frequenza (ogni 15/30 minuti), lungo alcune linee ferroviarie nella regio-

ne come per esempio «l'anello sud tra Udine, Gorizia e Cervignano capace di allacciarsi alla linea Ronchi-Monfalcone-Trieste-, la linea tra Udine e Pordenone e quella tra Udine e Gemona-Carnia) che richiederà interventi quali: la ristrutturazione delle altre stazioni urbane esistenti; ampi parcheggi di interscambio in prossimità delle stazioni; nuove fermate e stazioni lungo le linee; il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria; l'eliminazione della maggior parte dei passaggi a livello realizzando cavalcavia e sottovie per evitare interferenze tra traffico ferroviario e automobilistico».

IL TRAM

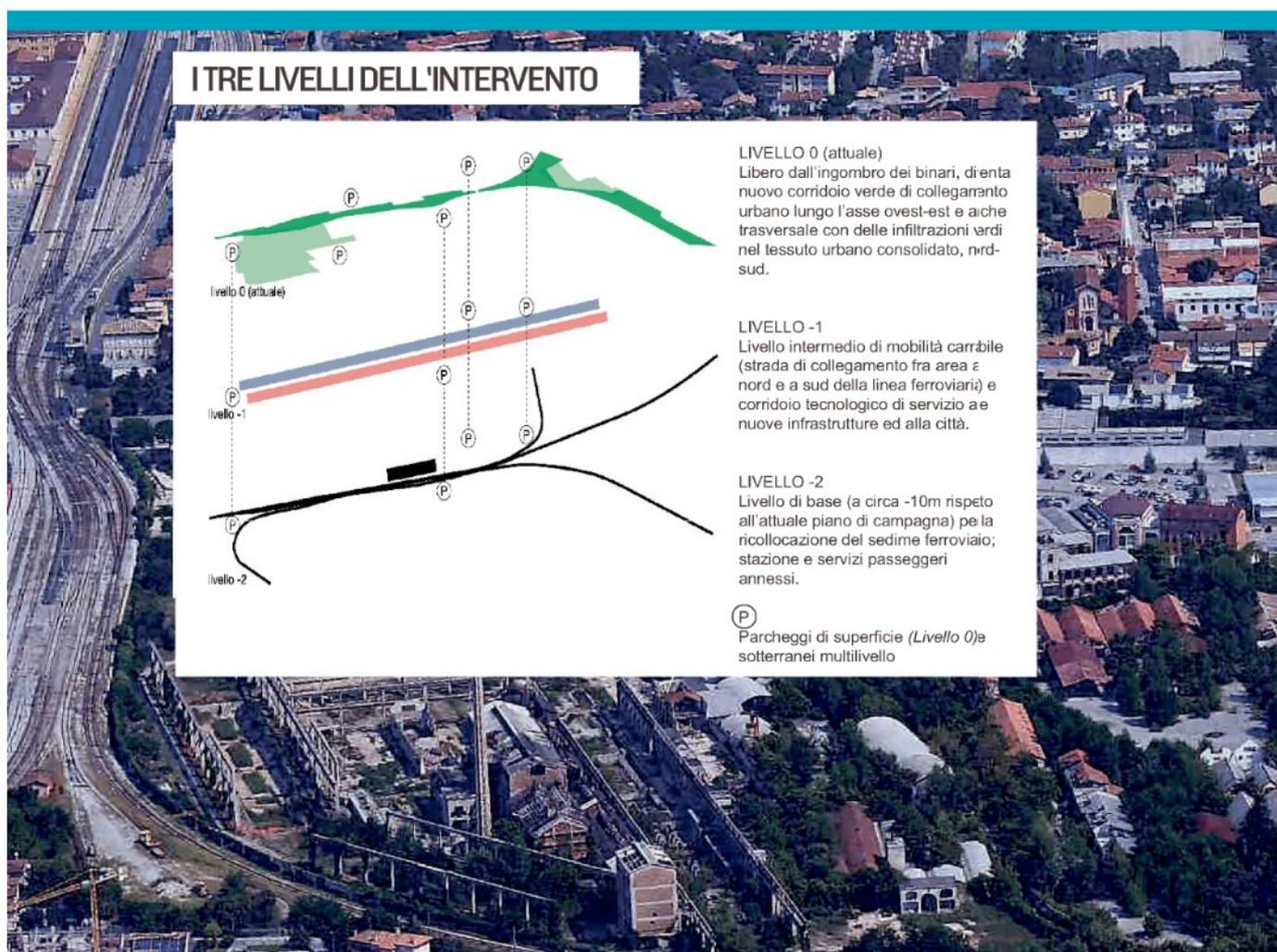
In quest'ottica si colloca anche l'idea di sfruttare la linea interrata per utilizzare un tram che colleghi il Terminal nord con l'Abs a Cargnacco, collegamento che renderebbe più competitivo il trasporto su rotaia.

LA CITTÀ DEI 5 MINUTI

La trasformazione urbana punta a fare in modo che nella Udine del futuro «ogni abitante, rinunciando all'auto privata, possa raggiungere, in cinque minuti al massimo, a piedi o in bicicletta, tutti i servizi indispensabili di uso più frequente». La ferrovia in Fvg riveste trasporta quotidianamente più di 20 mila persone «ma – si evidenzia nello studio – un ulteriore e significativo aumento della mobilità di passeggeri su ferro, può avvenire solo se si riconcentrano le attività che generano più mobilità».

LA REGIONE

A fare da regia al progetto sarà la Regione come ha evidenziato l'assessore Graziano Pizzimenti dopo il vertice con Comune e Rfi: «Udine 2050 non si limita a immaginare la Udine del futuro, ma si propone come un concreto piano infrastrutturale, dal forte impatto sull'evoluzione urbanistica della città, candidato ad accedere alle risorse del Recovery Fund proprio perché rispondente a una visione di grande respiro». —



La linea ferroviaria sarà interrata a una profondità di dieci metri: al di sopra sarà realizzato un corridoio verde per "ricucire" lo strappo tra le zone nord e sud



L'area dell'ex Safau, che si sviluppa su una superficie di 15 ettari, è uno dei due vuoti urbani che dovranno essere "riempiti" e ristrutturati



LE IPOTESI DI DESTINAZIONI D'USO DELLE AREE



- Corridoio eco-tecnologico e aree verdi
- Infiltrazioni verdi nel tessuto urbano
- Aree a destinazione d'uso mista
- Aree ad uso amministrativo-direzionale

- Aree residenziali attrezzate per terza età
- Aree destinate a polo sanitario
- Aree legate al nuovo polo intermodale
- Aree ad uso parcheggio di superficie

- Aree destinate a polo scolastico, universitario e servizi legati alla cultura
- Individuazione parcheggi interrati
- Linea dell'acqua (Rogge)
- Linea tram e percorsi ciclabili

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

ELIMINAZIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO

«La proposta è compatibile con il piano già avviato da Rfi»

Si prevede di rimettere a nuovo la linea interrata dove inizialmente saranno trasferiti i convogli merci per un investimento di 250 milioni

«Il progetto Udine 2050 è assolutamente compatibile con gli investimenti oggi in essere, a partire dai 50 milioni, cui se ne aggiungeranno altri 200, destinati da Rfi al raddoppio della cintura esterna sulla quale verrà dirottato tutto il traffico che oggi attraversa la città tagliandola letteralmente in due. Il processo avviato per l'eliminazione dei passaggi a livello quindi non subirà alcuna modifica». Anzi, l'auspicio del sindaco, Pietro Fontanini è che l'iter possa addirittura accelerare.

Al momento nel piano delle ferrovie è previsto il "raddoppio" della linea che dalla stazione si collega in direzione sud a Udine parco, poi risale verso bivio Cividale e raggiunge il Posto di movimento (Pm) Vat senza "tagliare" la strada alle auto. Il recupero della vecchia linea interrata consente di evitare i passaggi a livello, ma in quel tratto, che sarà completamente rimosso a nuovo, inizialmente era previsto che dovrebbero transitare solo i treni merci.

Quelli passeggeri invece, dovrebbero continuare a passare per lo stesso percorso che dalla stazione porta direttamente al Pm Vat. In questo modo le barriere presenti a bivio Bearzi, via Cividale, via Pola, via del Bon e via Buttrio continueranno ad alzarsi e abbassarsi costringendo gli automobilisti a soste impreviste. Ma la Regione e il Comune hanno chiesto di rivedere i piani di Rfi trasferendo in futuro tutto il traffico sulla cintura esterna.

«Udine 2050 - continua il primo cittadino - è una grande opportunità che vogliamo cogliere per proiettare il capoluogo del Friuli nel futuro. Ovviamente si tratta di un progetto che richiede tempo, ma l'i-

dea è quella di realizzarlo in diversi step. La nostra città nei prossimi anni cambierà radicalmente volto attraverso la valorizzazione da un punto di vista economico, sociale e ambientale di interi quartieri oggi marginalizzati, il recupero delle aree dismesse nelle quali troveranno spazio abitazioni e servizi alla persona, e la creazione di infrastrutture e tecnologie all'altezza del ruolo centrale e strategico che Udine ha nell'ambito degli equilibri commerciali dell'Europa continentale».

Il sindaco Fontanini, insieme all'assessore regionale Graziano Pizzimenti ha già incontrato il responsabile della direzione commerciale di Rfi, Sviluppo e commercializzazione territoriale Nord Est, Carlo De Giuseppe. «Abbiamo illustrato il progetto e spiegato che vogliamo valorizzare lo snodo ferroviario del capoluogo friulano per farne la porta principale attraverso la quale raggiungere il centro dell'Europa e il fatto che Rfi abbia apprezzato lo studio, simile ad altri attualmente in fase di realizzazione in città riconducibili alla nostra per estensione e numero di abitanti, e si sia detta disponibile a entrare al più presto nel merito, è molto positivo. Per questo motivo desidero ringraziare i referenti di Rfi per essersi dimostrati ancora una volta interlocutori attenti e consapevoli dell'importanza strategica della nostra città quale porta verso il nord Europa, i docenti e i professionisti dell'Università di Udine e lo staff che ha messo a punto l'analisi e la Regione Fvg, che d'ora in avanti farà da cabina di regia dell'intero progetto». —

C.RI.





IL SINDACO PIETRO FONTANINI

«OPPORTUNITÀ DA COGLIERE PER PROIETTARE
IL CAPOLUOGO FRIULANO NEL FUTURO»

LA DENUNCIA DEGLI INGEGNERI

«Il Mose senza collaudo in condizioni meteo estreme»

Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo e Gaetano Sebastiani: sono critici sul funzionamento dell'opera con il mare mosso «Mancano certezze»

«Noi Cassandre? A parte che se avessero dato retta a Cassandra i troiani non avrebbero fatto entrare il cavallo e Troia non sarebbe stata distrutta. Abbiamo visto che la città è stata tenuta all'asciutto dalle acque per 20 volte. Ma ci chiediamo cosa succederebbe nel caso di un evento catastrofico come il 1966 o il 12 novembre 2019. Il Mose non ha un progetto e non può essere collaudato per quelle condizioni. A meno che non succedano».

Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo e Gaetano Sebastiani sono tre ingegneri specializzati in tecnologie sottomarine. Da sempre critici verso il progetto Mose e autori di un progetto alternativo («Paratoie a gravità»), meno impattante e meno costoso, proposto dal Comune a guida Cacciari ma scartato dal governo Prodi nel 2006.

Ora chiedono chiarezza sulla manutenzione di un'opera che dimostra dopo pochi anni sott'acqua già molte criticità. Tubi e infiltrazioni, valvole, cerniere corro-

se, vernici. Ma anche garanzie «Il progetto non è stato verificato», dice Di Tella, «non esiste al mondo una struttura operante in mare che attenda le condizioni massime previste per essere collaudata. Nel convegno degli ingegneri di questo non si è parlato». Secondo Di Tella, le prove sui modelli non hanno tenuto conto delle condizioni in acqua. E il rischio di risonanza, le oscillazioni delle paratoie in condizioni di mare mosso, non è stato affrontato. Lo segnalava la società internazionale di ricerca Principia. Ma i dubbi tecnici ancora non hanno trovato risposta.

Nel frattempo, il Mose è stato installato, e sono già 20 i test da ottobre scorso in presenza di alta marea. Un livello di azionamento che nel protocollo la commissaria Spitz ha indicato in 130 centimetri. «Ma a quella quota la città è già allagata, la protezione per 70 chilometri di rive è stata fatta a 110», hanno obiettato i tecnici. Mose adesso in attesa di certezze e fondi per la manutenzione. Funziona ma la fine dell'opera è ancora lontana. —

A.V.



Paratoie di Treporti attaccate dalla ruggine

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



Autostrade, Cdp piazza un'offerta al fotofinish

Il cda della Cassa oggi formalizza la sua proposta: la società che fa capo alla famiglia Benetton valutata 9 miliardi

Luigi Dell'Olio / VENEZIA

A un passo dal termine ultimo, questo pomeriggio arriverà l'offerta di Cassa Depositi e Prestiti per l'88% di Autostrade per l'Italia. Sarà un prendere o lasciare come richiesto da Atlantia, gruppo guidato dall'a.d. Carlo Bertazzo, anche se le condizioni attese non sembrano essere quelle auspiccate dal venditore.

Ieri si è riunito il cda della società che fa capo al Tesoro ed era attesa la proposta ufficiale "vincolante e non soggetta a condizioni di sindacazione o finanziamento", come chiesto dalla società che fa capo alla famiglia Benetton, che aveva posto come dead line mercoledì 24. La riunione è iniziata alle 18 e, dopo due ore di discussione, i consiglieri hanno deciso di aggiornarsi a oggi. Secondo quanto filtrato, lo schema dell'offerta che verrà licenziata oggi prevede una newco controllata al 51% da Cdp, con il 49% diviso equamente tra i due fondi internazionali Blackstone e Macquarie.

Aspi verrebbe valutata 9 miliardi di euro o poco più, un livello che resta distante dagli 11-12 miliardi di euro indicati come obiettivo dal fondo Tci, importante azionista internazionale del gruppo e rientra nella valutazione 8,5-9,5 miliardi fatta dagli offerenti già in passato, con tanto di risposta negativa dal fronte di Atlan-

tia. Con quest'ultima che a questo punto è chiamata a prendere una decisione definitiva nel cda in programma questo venerdì. L'offerta della Cassa conterrebbe un elemento di novità sulle modalità di pagamento. La cordata Cdp pagherebbe cash una cifra intorno al 75% del prezzo, con il resto dilazionato in tre anni.

La proposta sarà comunque condizionata al via libera del Piano economico e finanziario (Pef) che ancora non è stato trasmesso al Cipe. Intanto il mercato scommette sull'intesa. Ieri il titolo Atlantia ha guadagnato il 4,62% a Piazza Affari proprio in vista dell'offerta, a quota 15,62 euro. In attesa della decisione, Websim aveva considerato positiva per Atlantia un'offerta «a un prezzo vicino a 9,5 miliardi». Fermo restando la necessità di «verificare eventuali meccanismi di pagamento ma soprattutto quella che sarà la risposta del cda di Atlantia in programma per il 26 febbraio». Per il momento la raccomandazione sul titolo è "interessante", con prezzo obiettivo a 18 euro. Mentre Mediobanca Securities ha ribadito il rating "neutral" e il target price a 19,40 euro. Nei giorni scorsi Atlantia ha comunicato i dati preliminari 2020: i ricavi operativi sono passati da 11,6 a 8,2 miliardi di euro, mentre l'Ebitda è caduto da 5,7 a 3,7 miliardi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Carlo Bertazzo



Osservatorio napoletano

Brancaccio: sì a una task-force per l'edilizia

La presidente dell'Acen Federica Brancaccio indica al *Riformista* la strada per riqualificare Napoli e rimettere in moto la sua economia: «Serve una task-force comunale che vagli rapidamente le pratiche di condono e per i bonus edilizi. La manutenzione non basta, serve un piano abitativo per coppie e anziani: anche così si crea sviluppo».

Francesca Sabella a pag 14

«TASK-FORCE PER L'EDILIZIA IN QUESTO MODO NAPOLI EGUAGLIERA BARCELLONA»

→ Brancaccio, leader dell'Acen: troppe pratiche di condono e bonus da sbrigare, il Comune deve accelerare. La manutenzione non basta. Serve un piano abitativo per coppie e anziani: anche così si fa ripartire l'economia

«Il prossimo sindaco dovrà dialogare con le istituzioni del territorio e con il Governo nazionale»
FEDERICA BRANCACCIO
 Francesca Sabella

«Riorganizzare la macchina amministrativa, creare una task-force interna al Comune per non sprecare l'occasione del sisma-bonus e dell'ecobonus, ristabilire un patto di fiducia tra pubblico e privato guardando a modelli come quelli of-

ferti da capitali europee quali Lisbona o Barcellona». Ecco il piano per realizzare una nuova Napoli secondo Federica Brancaccio, presidente dell'Associazione dei costruttori edili di Napoli (Acen).

Presidente, oggi Napoli che città è?

«Una città sofferente, dove coesistono vitalità produttiva e dolore, grandi iniziative sociali, ricerca e disoccupazione».

Come dev'essere ripensata la città e la sua urbanistica?

«Credo che sia urgente una riflessione aperta e condivisa sull'identità e sulle vocazioni della città. Se discutiamo, per esempio, della vocazione turistica, bisognerà riflettere anche su quale tipo di turismo intendiamo attrarre e come organizzare i servizi connessi. Dunque, l'urbanistica va pensata alla luce di scelte strategiche. Stesso discorso per le altre attività produttive».

Esiste una città europea alla quale Napoli potrebbe ispirarsi?

«Penso a Lisbona, Marsiglia e Barcel-

lona che hanno lavorato molto sulla rigenerazione urbana, facendo anche ricorso all'architettura contemporanea e salvaguardando il patrimonio artistico e architettonico».

Come andrebbe riqualificato il patrimonio immobiliare di Napoli?

«Purtroppo rischiamo di vanificare le potenzialità del superbonus perché la macchina amministrativa comunale è lenta, si registrano problemi a recuperare i documenti necessari e manca da mesi la Commissione del paesaggio la cui azione è talvolta indispensabile. La soluzione potrebbe essere una task-force interna al Comune, da utilizzare pro-tempore per



i bonus edilizi, che garantisca tempi certi. In più, andrebbero evitate, positivamente o negativamente, le migliaia di domande di condono in attesa, perché senza legittimità edilizia, naturalmente, non si può procedere».

Parlando di ecobonus e sismabonus, quali

**s o -
n o
i**

limiti e quali i tratti positivi di queste agevolazioni?

«Si tratta di benefici fiscali che possono rendere più efficiente e sicuro il patrimonio immobiliare. E Napoli ne ha davvero bisogno. A oggi, insistono ancora limiti e vincoli nell'organizzazione della burocrazia, nonostante il Comune abbia avviato la procedura per rendere disponibili altre risorse per il centro storico».

Antonio Bassolino ha recentemente detto che la priorità del prossimo sindaco, carica per la quale si è candidato, dovrà essere stilare un grande piano di manutenzione. Quale strategia deve essere messa in campo per evitare che eventi come quello della Galleria Vittoria si ripetano?

«Un piano straordinario di manutenzione ordinaria è condizione necessaria ma non sufficiente. Bisogna anche organizzare la macchina amministrativa del Comune con risorse economiche, umane e tecniche che ora mancano, mettendo a regime gli immobili e le aree pubbliche da valorizzare».

Le zone di Bagnoli e Napoli Est, invece, come devono essere ripensate?

«Anche qui, non manca la progettualità ma la visione di futuro. Senza prospettive sostenibili dal punto di vista economico, tecnico e sociale, sarà impossibile individuare leve di svi-

luppo economico e sociale. I privati continuano a essere disposti a investire, ma se la Pubblica Amministrazione è ferma o inefficiente, è difficile procedere».

Quale ruolo dovrebbero avere i privati nella ricostruzione della città?

«Tra la Pubblica Amministrazione e i privati deve ristabilirsi un patto di reciproca fiducia. La scarsità di azione è frutto di sfiducia tra le parti; se si istituzionalizzassero "mini-commissioni", con consulenti di fiducia delle amministrazioni chiamate ad analizzare in maniera oggettiva il potenziale economico delle iniziative private, anche suggerendo ulteriori spunti per trovare un'intesa tra le diverse esigenze, si avvierebbe un numero maggiore di iniziative di partenariato pubblico privato. Sempre a partire dal disegno e dalla scelta della politica».

Ora il Governo è chiamato a riscrivere il Recovery Plan: quali progetti richiede Napoli?

«Innanzitutto bisognerebbe ragionare su scala metropolitana. Gli indirizzi delle aree omogenee non sembrano rispondere alle esigenze dei territori. Serve, quindi, ripensare le aree omogenee della Città metropolitana, superando i meri confini amministrativi, facendo confluire le

risorse disponibili per infrastrutture ogni area. Il tutto conferendo poteri diversi agli amministratori delle aree omogenee».

Si parla ancora di emergenza abitativa e di quartieri periferici: quale strategie suggerisce?

«Questo è un problema nazionale che qui ha ricadute più dolorose. Un Paese è civile se realizza piani di edilizia abitativa sociale, agevolata, che offrono risposte ai più bisogni, alle giovani coppie e agli anziani. Un'edilizia eccellente, dal punto di vista architettonico e tecnologico. Il buon abitare fa crescere il livello socio-culturale e, quindi, economico dei territori».

Cosa pensa dei possibili candidati sindaco?

«Sulle candidature ritengo corretto astenermi. Più in generale, credo che candidarsi a sindaco debba essere una scelta "di campo" e non un'alternativa».

Al di là dei nomi, come dovrebbe essere il sindaco ideale di Napoli?

«Nell'identikit del nuovo sindaco non può mancare la capacità di dialogo con le istituzioni del territorio e del Governo, perché i bisogni della città rendono necessaria un'ampia condivisione, un percorso non solo locale per ripartire».

Quali dovrebbero essere le priorità del prossimo inquilino di Palazzo San Giacomo?

«Nuovi strumenti urbanistici, ma non solo. Bisogna lavorare insieme: forze politiche, produttive e sociali affinché la città si rinnovi e venga percepita come un luogo sicuro per buoni investimenti e dove i nostri giovani possano trovare lavoro. Inoltre, serve una fluida intesa della nuova giunta con dirigenti e dipendenti comunali».



Federica Brancaccio, presidente dell'Associazione dei costruttori edili di Napoli

CHI È

Napoletana, classe 1960, Federica Brancaccio è presidente dell'Associazione dei costruttori edili di Napoli (Acen). Laureata in Lingue e Letterature Moderne, è costruttrice di seconda generazione. La Brancaccio è stata prima vicepresidente dell'Acen (con delega a Relazioni industriali e Affari sociali), tesoriere, componente della giunta esecutiva e del consiglio direttivo e, sin dalla sua costituzione, ha ricoperto numerosi incarichi nel gruppo Giovani Imprenditori Edili della Provincia di Napoli. Attualmente Federica Brancaccio ricopre anche la carica di presidente di Federecostruzioni e fa parte del consiglio generale dell'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance). Dal 1995 è legale rappresentante della Brancaccio Costruzioni, società specializzata in opere pubbliche e attiva in tutto il Paese. Inoltre è legale rappresentante e componente dei cda di numerosi consorzi e società consortili.



VIABILITÀ

«Terraglio Est con la rotatoria e adeguata rete ciclopedonale»

La Lega cittadina punta i piedi, forte irritazione contro l'intervento della Provincia Pressing su De Checchi: ospedale e palestra siano raggiungibili dalla ciclabile

Il Terraglio Est è nato per collegare il Passante e la tangenziale di Treviso; per far respirare lo storico Terraglio (e anche Dosson dove nel frattempo l'arteria finisce); e per completare un reticolo in tutto il quadrante Sudest del capoluogo, anche alla luce della nascita della città della sanitaria.

Ma sta di contro "scollegando", sul piano politico e amministrativo, la Lega e la maggioranza di Ca' Sugana con la Provincia guidata da Stefano Marcon. La corezione dell'ente di Sant'Artemio sulla rotonda prevista dal Comune appena sotto lo snodo fra la nuova strada e la tangenziale - dovrebbe anche essere di servizio a una futura lottizzazione - non è andata giù a diversi consiglieri comunali, anche a qualche big del partito.

Sia nel merito che nel metodo, a quanto sussurra Radio Lega. La corsia di accumulo proposta in alternativa dalla Provincia viene ritenuta «insufficiente» dalla maggioranza, che insiste per la rotatoria.

E su questa base tecnica si aggiungono altri mal di pancia e irritazioni, a cominciare dalla rete ciclopedonale attorno all'arteria. Dicono che diversi consiglieri abbiano tirato la giacca da tempo sia al sindaco Mario Conte che al vice Andrea De

Checchi, delegato alla viabilità, chiedendo lumi anche alla mobility manager Michela Mingardo.

C'è chi teme ulteriori effetti sul quartiere di Sant'Antonino, feudo dell'assessore Sandro Zampese; chi non ha gradito l'intervento della Provincia, pensando di doversi confrontare solo con Veneto Strade; chi lamenta un'adeguata copertura del territorio per pedoni e ciclisti, ed invoca collegamenti supplementari fra ospedale e Sant'Antonino come dice il Pums (il Piano urbano della mobilità sostenibile della giunta Conte), ma anche fra la ciclabile di servizio al Terraglio est e la palestra di Sant'Antonino.

«I soldi vanno spesi bene, non creando zone chiuse o isolate nel quartiere ma investendoli al servizio di Sant'Antonino e dei suoi cittadini, ma anche a quelli di altre zone vicine», dice uno dei consiglieri che guida la protesta, e che ha percorso sinora le vie istituzionali all'interno del Comune. «Se qualcuno pensa di fermare a un certo punto la ciclabile, indispensabile per collegare tutte le aree di qua e di là della nuova strada, non ci siamo». Come se non bastasse, altri esponenti della maggioranza temono ripercussioni sui tempi di realizzazione. —

A.P.



La rotatoria sotto la tangenziale non vede allineati Comune e Provincia



Andrea De Checchi, vicesindaco



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