

Rassegna del 15/04/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

15/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Come il digitale può migliorare il rapporto tra imprese e PA	...	1
15/04/2021	Corriere di Verona	8	Trentacinque imprese per 120 posti Oggi il «reclutamento» degli ingegneri	m.s.	2

SCENARIO

15/04/2021	Alto Adige	6	Collegio costruttori, le opportunità legate al Recovery Fund	...	3
15/04/2021	Arena	8	Technital realizzerà l'opera per rendere più sicuro il Po	Lorandi Francesca	4
15/04/2021	Arena	15	Nuovo regolamento per un'edilizia «green» e di qualità	I.N.	6
15/04/2021	Arena	25	I punti critici della Prognella	Corrà Giuseppe	7
15/04/2021	Arena	29	Linea Tav verso il Frassinò Cantieri vicino al santuario - La linea Tav avanza verso il Frassinò	Ferraro Katia	9
15/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Pedemontana al giro di boa Aperta a breve per due terzi - Pedemontana pronta per due terzi: a maggio si va da Malo a Montebelluna	Zambon Martina	11
15/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	A fine mese i 538 milioni Le barriere si vedono online	a.zo.	13
15/04/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	Camionista muore travolto dal muletto - Deve caricare la merce un camionista muore travolto dal muletto	Centin Benedetta	14
15/04/2021	Corriere delle Alpi	21	Alla materna di Tomo più risparmio e comfort con i nuovi serramenti	SCO	16
15/04/2021	Corriere delle Alpi	21	Palestra e laboratori a energia quasi zero Partiti all'Agrario i lavori anti sprechi	Scottini Raffaele	17
15/04/2021	Corriere di Verona	8	In arrivo il nuovo regolamento edilizio	I.a.	19
15/04/2021	Foglio	3	Editoriali - Per le imprese è ora di crescere	...	20
15/04/2021	Gazzettino	9	Le scoperte delle centraline: il Mose fa da "tappo" ai fiumi e l'acqua filtra dalle paratoie	Brunetti Roberta	21
15/04/2021	Gazzettino	12	A maggio aperti 35 km tra Bassano e Montebelluna - Pedemontana, a maggio aperti altri 35 chilometri da Bassano a Montebelluna	Pederiva Angela	22
15/04/2021	Gazzettino	14	Giovannini: «Golden Power anche per Aspi»	...	25
15/04/2021	Gazzettino Belluno	8	Sottopasso pista ciclabile la statale tagliata e metà	Scarton Eleonora	26
15/04/2021	Gazzettino Belluno	11	Scarica di sassi: paura sulla 203	R.G.	28
15/04/2021	Gazzettino Belluno	11	Reti paramassi sulle provinciali: Galleria delle Anime più sicura	Fontanive Dario	29
15/04/2021	Gazzettino Pordenone	7	Bretella sud, entro aprile via ai lavori per la mega-rotonda	D. I.	30
15/04/2021	Gazzettino Treviso	8	Villa Liberty prenotati 10 appartamenti - Villa Liberty: prenotati 10 appartamenti	Filini Elena	32
15/04/2021	Gazzettino Treviso	16	Nuova sede per Ipsia e Itis «Progetto da nove milioni»	Borsoi Claudia	34
15/04/2021	Gazzettino Treviso	16	Asilo, accordo col Cesana a giugno i lavori antisismici	...	36
15/04/2021	Gazzettino Venezia	5	Confedilizia: «Decreto Sostegni, bene gli incentivi agli affitti commerciali»	...	37
15/04/2021	Gazzettino Venezia	9	La linea del Comune: stadio Penzo da modernizzare - Stadio, la linea di Ca' Farsetti: «Si deve valorizzare il Penzo»	Ghio Daniela	38
15/04/2021	Gazzettino Venezia	11	Errori di progettazione sul palacinema La Corte dei conti chiede due condanne - «Palacinema, da risarcire danni per quattro milioni»	Amadori Gianluca	40
15/04/2021	Gazzettino Venezia	12	Gli artigiani contro l'aumento dei prezzi delle materie prime - Prezzi alle stelle, trema l'edilizia	Bagnoli Luca	42
15/04/2021	Giornale di Vicenza	12	Sboccia la Pedemontana - Svp, Zaia apre a inizio maggio «Da Bassano a Montebelluna»	Giacomuzzo Cristina	44
15/04/2021	Giornale di Vicenza	17	Stanga, il "conto" del Tar Salasso da mezzo milione	Negrin Nicola	47
15/04/2021	Giornale di Vicenza	18	Muore schiacciato dal muletto a 58 anni - Schiacciato dal muletto Autista muore in azienda Indagato l'investitore	Gonzato Valentino	49
15/04/2021	Giornale di Vicenza	32	«Tangenziale Est, opera necessaria»	Dall'Igna Alessandra	51
15/04/2021	Mattino Padova	22	È un "eco-mostro" rispettiamo le Mura	Armano Elio	53
15/04/2021	Nuova Venezia	28	Lavori al varco arginale Un milione e mezzo per la sicurezza idraulica	Monforte Giovanni	55
15/04/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14	Pedemontana veneta apre al traffico il tratto di 35 km tra Bassano e Montebelluna	Salmaso Albino	56
15/04/2021	Repubblica	21	La Milano del futuro che nasce tra i fantasmi della città d'acciaio	Gallione Alessia	58

Corriere Imprese

Come il digitale può migliorare il rapporto tra imprese e PA

PADOVA Il digitale può essere uno straordinario strumento di semplificazione, anche applicato al rapporto, non sempre fluido, tra imprese e pubblica amministrazione.

Partendo da questa prospettiva, tornano oggi i Digital Talk di Corriere Imprese, le conversazioni in diretta streaming sul sito Corrieredelveneto.it a proposito della nuova era digitale che si è spalancata davanti a chiunque voglia fare impresa. L'appuntamento di oggi - il terzo e ultimo della serie, organizzata in collaborazione con Infocamere Padova e il patrocinio di Fondazione Comunica - è in programma a partire dalle 17 e 30. Al centro dell'incontro ci sarà, dunque, un tema di particolare rilevanza nella vita quotidiana delle nostre imprese: «Servizio pubblico e digitale», ovvero come cambia - e, possibilmente, come migliora - il rapporto tra il mondo delle imprese e la PA, grazie agli strumenti di uso ormai comune introdotti dall'evoluzione dell'Ict.

Protagonisti dell'incontro, condotto dal coordinatore di Corriere Imprese Alessandro Zuin, saranno il presidente della Camera di commercio di Venezia Massimo Zanon, gli imprenditori Paola Carron, presidente dell'Ance (associazione dei costruttori) di Treviso ed Enrico Del Sole, vicepresidente di Assindustria Venetocentro con la delega per la digitalizzazione, Paolo Ghezzi, direttore generale di Infocamere, e Stefania Battaglia, dirigente dell'Area servizi al cittadino e alle imprese del Comune di Venezia. Per iscriversi all'incontro: <https://imprese-padigitale.eventbrite.it>, anche utilizzando il Qr code qui pubblicato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'iniziativa

Trentacinque imprese per 120 posti Oggi il «reclutamento» degli ingegneri

VERONA (m.s.) Trentacinque aziende e 120 posizioni aperte per ingegneri professionisti con esperienza. Ci si può prenotare anche stamattina sul sito internet www.ingegneri.recruitingverona.it per il «RecruitING Day» che, durante tutta la giornata odierna, farà incontrare online imprese e ingegneri. A organizzarlo è l'Ordine degli ingegneri insieme alla Camera di Commercio e il bacino di aziende va dai produttori di macchinari per il settore alimentare o agricolo a realtà legate alla lavorazione del marmo, del ferro o alla produzione di impianti di riscaldamento e condizionamento: metalmeccanico, edile, telecomunicazioni, chimico, i settori rappresentati. Già un centinaio gli iscritti a un evento che «punta a incrociare la domanda e l'offerta di lavoro tra le imprese del territorio e gli ingegneri fortemente specializzati, oppure più generici ma con alle spalle una comprovata esperienza». A offrire posizioni ci sono anche partecipate come Agsm e Acque Veronesi, e la giornata vede l'adesione di Confindustria, Apindustria Confimi e Ance. «RecruitING risponde a due esigenze: soddisfare le continue richieste che arrivano da parte di aziende locali e valorizzare i nostri colleghi», dice il presidente dell'Ordine, Andrea Falsirollo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Collegio costruttori, le opportunità legate al Recovery Fund

Assoimprenditori.

L'evento formativo: tra i relatori Dorfmann Durnwalder e Steiner

BOLZANO. Circa 50 imprenditori e manager hanno recentemente scoperto le opportunità e le possibilità che il Recovery Fund offre per Europa, Italia e Alto Adige durante un evento informativo virtuale organizzato dal Collegio costruttori edili di Assoimprenditori Alto Adige.

L'Italia sta ricevendo molti soldi dal Recovery Fund, un'opportunità storica che deve essere colta. Tuttavia, sarà possibile fare un uso ottimale del denaro messo a disposizione solo se ci saranno riforme strutturali incisive, come semplificazioni e un drastico snellimento della burocrazia: questo il messaggio dell'europarlamentare Herbert Dorfmann, uno dei relatori dell'evento.

Anche il senatore Meinhard Durnwalder ha fornito un esempio concreto: «Gli appalti pubblici devono poter essere gestiti più rapidamente, motivo per cui il codice degli appalti pubblici deve essere riformato. Con 209 miliardi di euro, che è 7 volte una manovra di bilancio

dello Stato, l'Italia riceverà un'enorme somma da spendere in un periodo di 3-4 anni».

Alexander Steiner ha presentato i progetti presentati dalla Provincia di Bolzano: «Il focus è sulla digitalizzazione, la rivoluzione verde, le infrastrutture, l'istruzione, la giustizia sociale e la salute. In totale ci sono 47 progetti con un investimento totale di 2,4 miliardi di euro. Ora speriamo di avere chiarezza entro la fine di aprile circa quali progetti sono stati approvati in modo da poterci concentrare sulla loro attuazione».

Come ha infine riassunto il presidente del Collegio costruttori, Michael Auer, questa è un'opportunità unica. «Ora dobbiamo creare le condizioni in modo che l'attuazione possa avvenire rapidamente e senza problemi. Sono convinto che ci saranno poi grandi opportunità anche per il settore delle costruzioni locale. La fiducia è fondamentale per le aziende e per i loro dipendenti, soprattutto in questo momento difficile. Non possiamo però fare affidamento esclusivamente sulle risorse del Recovery Fund. Inoltre, è importante che gli investimenti privati non vengano frenati da inutile burocrazia», così Auer.



• Herbert Dorfmann



• Michael Auer



INFRASTRUTTURE. Alleanza pubblico e privato: la spa veronese tra i protagonisti del progetto

Technital realizzerà l'opera per rendere più sicuro il Po

Venturini: «È il primo caso in Italia per opere di difesa idrogeologica»

Francesca Lorandi

Un progetto che sarà realizzato in 12 anni con un investimento di 53 milioni, permettendo di rinforzare 12 chilometri di argini del Po per proteggere la popolazione e migliorare la navigabilità del fiume. L'intervento approvato dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po, Regione Lombardia, Aipo (Agenzia interregionale per il fiume po) e Provincia di Mantova non solo risolverà un problema annoso per l'area che dalla foce del Secca arriva al meandro di Ostiglia: quello che coinvolge la società veronese di progettazione Technital è infatti il primo partenariato pubblico-privato in Italia orientato alla difesa idraulica.

A proporre il project financing è stata negli anni scorsi l'impresa Granulati Donini di Modena, insieme alla sua controllata Cave di Quingentole, che si occupa di lavorazione della sabbia del Po: il progetto, mandato all'Aipo, prevede l'escavazione di circa 5,5 milioni di metri cubi di sabbia nell'area dell'isola di Cirene, dove si è depositata negli anni una consistente barriera di sedimenti e mate-

riale pietroso. Lo scopo è migliorare le condizioni idrodinamiche di ingresso della corrente nel meandro a salvaguardia della stabilità dell'argine. Il piano prevede il rialzo dell'argine destro del Po per tutti i 12 chilometri considerati più a rischio, migliorando le condizioni di sicurezza idraulica e ottenendo un tratto di fiume dove la navigabilità sia garantita.

L'attività di ingegneria alla base delle proposte di project financing è stata realizzata da Technital che si è occupata sia dell'analisi matematico-numerica delle condizioni idrodinamiche di flusso del Po in tutto il tratto compreso tra la foce del Secchia e il meandro di Ostiglia, sia della progettazione vera e propria degli interventi di escavazione e di rialzo arginale e degli studi ambientali. Gli enti competenti hanno approvato il progetto, dichiarando l'opera di pubblico interesse e aggiudicando la concessione di escavazione all'Ati composta da Granulati Donnini, Cave di Quingentole e per l'appunto Technital.

«Si tratta del primo caso italiano di project financing di questo tipo, dove i lavori di pubblico interesse riguarda-

no opere di difesa idrogeologica e di messa in sicurezza idraulica del territorio», afferma Simone Venturini, direttore tecnico di Technital. «Questo intervento», precisa, «è destinato a fare scuola nel settore delle opere pubbliche di difesa del territorio, perché individua una nuova modalità di approccio alla movimentazione di materiale pietroso quale motore economico che può consentire agli enti deputati alla tutela e alla difesa dei territori dalle piene e dalle alluvioni di ottenere la realizzazione di interventi di pubblica utilità altrimenti difficilmente realizzabili con risorse della finanza pubblica».

«Il project finance e in genere il Partenariato Pubblico Privato sono ancora visti con scetticismo in Italia», forse perché manca una competenza ed una cultura diffusa al riguardo», afferma Daniele Sterrantino, esperto di Diritto amministrativo e partenariato pubblico privato che ha seguito l'Ati nel progetto. «Ma questa è una dimostrazione di come possa essere uno strumento molto utile per le amministrazioni e per le stesse imprese». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Po in piena nel Mantovano in un'immagine di archivio

IN COMUNE. Iniziato l'iter verso il voto in aula

Nuovo regolamento per un'edilizia «green» e di qualità

Incentivi per la progettazione e per l'efficientamento energetico

Frutto della sinergia tra gli assessorati all'Edilizia e all'Urbanistica, condiviso con gli ordini professionali e mirato a qualità degli interventi e sostenibilità, il nuovo Regolamento edilizio comunale è stato approvato dalla giunta e si prepara a seguire l'iter amministrativo fino al voto in Consiglio comunale.

Le novità introdotte puntano a semplificare le procedure edilizie e a migliorare la qualità degli interventi, oltre che innalzare la sostenibilità energetica e ambientale degli edifici. Sono previsti incentivi di defiscalizzazione finalizzati alla promozione di concorsi di progettazione al fine di migliorare l'offerta qualitativa dei progetti, particolare attenzione alle barriere architettoniche e alla mobilità sostenibile. E ancora, per incentivare gli interventi di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale, il Rec prevede ulteriori riduzioni di contributo di costruzione a varie voci: ad esempio, -10% per il miglioramento dell'intero edificio di due classi energetiche (-15 per tre classi), -20% per il miglioramento della qualità ambientale interna, -5% per ottimizzazione risorse idriche e utilizzo materiali di recupero.

«Un documento che risponde a un obbligo di legge, ma che abbiamo strutturato secondo i principi cardine su cui si basa la nostra pianificazione. Diamo ai cittadini e in particolare ai professionisti del settore uno strumento moderno, che agevola e semplifica le procedure ma soprattutto che punta ad avere una città in cui si vive meglio, dentro e fuori gli edifici», spiega l'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala.

E ancora, l'articolo 38.5, prezioso soprattutto in centro città e nei quartieri limitrofi, punta a regolamentare il proliferare di interventi che di fatto trasformano abitazioni in strutture ricettive. L'obiettivo è governare il cambio d'uso verso il residenziale/turistico inserendo una proporzionalità tra zona giorno e zona notte (20%).

«L'obiettivo è anche uniformare pratiche e regole tra differenti Comuni. Nel 2017, quando è stata approvata la legge per dotare i Comuni di un regolamento edilizio omogeneo, ho seguito la questione da consigliere regionale. Ora ho la possibilità di concretizzarlo e vederne i primi effetti sul territorio», dice l'assessore all'Edilizia privata Andrea Bassi. ● I.N.



LAVAGNO. Si attende sempre di completare le opere necessarie per garantire la sicurezza. Ma servono fondi e reperirli è difficile

I punti critici della Prognella

Sopralluogo di tecnici e amministratori sul percorso del torrente di Mezzane che, quando le piogge sono abbondanti, si gonfia e mette in pericolo tre Comuni

Giuseppe Corrà

Per il torrente Mezzane, più noto con il nome di Prognella, il problema da risolvere rimane sempre quello di completare le opere necessarie per garantirne la sicurezza. Opere che abbisognano prima di tutto di finanziamenti. Dove reperirli: dai Comuni, dai Consorzi, dalla Regione? Questo resta da decidere.

Intanto, proprio per prendere visione concreta delle criticità ancora da risolvere sul torrente, l'amministrazione di Lavagno ha organizzato nei giorni scorsi un sopralluogo lungo il corso della Prognella a cui hanno partecipato tutti gli enti interessati: il Consorzio Alta pianura veneta con la direttrice generale Helga Fazion, accompagnata dai tecnici di zona, il Genio forestale che ha competenza con la parte alta della Prognella, il Genio Civile e i Comuni di Mezzane con il sindaco Giovanni Carrarini, di Lavagno con il sindaco Marco Padovani, e di Caldiero, Marcello Lovato. Con loro era presente anche l'ingegner idraulico Massimo Merzari, redattore nel 2013 del progetto di messa in sicurezza del torrente voluto dai Consorzi e dai Comuni interessati al suo corso. Un progetto, quello del 2013, che va rivisto, aggiornato e finanziato.

Il sopralluogo è partito da Vago dove il principale elemento di criticità è stato evidenziato nel ponte a doppia arcata con punto d'appoggio centrale nell'alveo del torrente quando esso passa sotto la strada Regionale 11 in prossimità del ristorante Da Renato. Una realtà questo ponte così realizzato che si presta troppo facilmente a trattenere il legname che viaggia nell'acqua e a creare un serio ostacolo al deflusso regolare della piena. Per questa opera si era già parlato di un progetto pronto da parte di Veneto strade e di una variante meno costosa suggerita dall'ingegner Merzari. Sempre a Vago qualche problema presenta ancora la curva innaturale a 90 gradi che il torrente è stato costretto a compiere in prossimità della vecchia chiesa parrocchiale e della abitazione della famiglia Rossi, quando, a metà del 1880, il suo corso, per dare unità alla frazione, è stato deviato rispetto a quello naturale. A San Pietro, punto critico risulta il ponte di via Palazzina perché inadeguato (come del resto lo è anche l'alveo del torrente dopo del ponte stesso) a contenere i 40 metri cubi di acqua in arrivo da Mezzane.

Nel territorio di Mezzane resta da risolvere il problema dello scolmatore presente, ma non funzionante, all'altezza

za della cantina Latium che verrebbe danneggiata da un'eventuale esondazione dell'acqua troppo abbondante nel torrente. Anche i muri di contenimento della Prognella presentano parecchie criticità in paese.

Per finire, in località Sul Vago, sempre a Mezzane, non è ancora stata realizzata la griglia filtrante che permetterebbe di limitare l'acqua in eccesso rispetto alla portata del torrente.

Tre sono per l'ingegner Merzari le opere da realizzare al più presto: la griglia filtrante, lo scolmatore nuovo al posto di quello esistente nelle vicinanze della cantina Latium e il ponte sotto la strada regionale 11. Sono, inoltre, da tenere sotto osservazione i bacini di laminazione ripristinati per contenere l'acqua dallo scolmatore: quello di Montecurto, quello di via Canove e di via Fornace.

«Questo sopralluogo», spiega il sindaco Padovani, «ci ha permesso di constatare quali siano gli interventi necessari da realizzare nei confronti dei quali occorre aggiornare anche i costi e decidere le tempistiche dando ad essi un ordine di priorità. Nei prossimi giorni verrà fissata la data dell'incontro conclusivo, da cui emergeranno i dati sui quali poi lavorare. E questo rappresenterà un passo concreto in avanti per mettere in sicurezza la Prognella». •





La Prognella, il torrente di Mezzane, in piena a San Pietro di Lavagno

GRANDI OPERE. Alle porte di Peschiera anche la cittadella degli operai



Linea Tav verso il Frassinò Cantieri vicino al santuario

CHIUDE PER DUE ANNI LA PIAZZOLA DI SOSTA SULLA A4. Anche in prossimità del santuario della Madonna del Frassinò di Peschiera stanno entrando nel vivo i lavori per la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Brescia est-Verona. Lo conferma il via vai di mezzi pesanti diretti al grande cantiere logistico che sta nascendo alle spalle del santuario, dove sono state collocate le prime casette prefabbricate per l'alloggio degli operai, ma anche un comunicato della Società A4 per informare della chiusura per due anni, a partire dalle 20 di domani, della piazzola di sosta autostradale sulla Milano-Venezia. **FERRARO** PAG.29

PESCHIERA. Continuo il via vai di mezzi pesanti diretti al cantiere logistico alle spalle del santuario dove sono stati collocati i primi alloggi prefabbricati per gli operai

La linea Tav avanza verso il Frassinò

Chiusa per due anni la piazzola di sosta autostradale da cui si poteva accedere al luogo sacro
Sarà presto demolito l'hotel Oliosio

Katia Ferraro

Anche in prossimità del santuario della Madonna del Frassinò di Peschiera stanno entrando nel vivo i lavori per la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità Brescia est-Verona.

Lo conferma il via vai di mezzi pesanti diretti al grande cantiere logistico che sta nascendo alle spalle del santuario, dove sono state collocate le prime casette prefabbricate per l'alloggio degli operai, ma anche un comunicato diffuso dalla Società A4 per informare della chiusura per

due anni, a partire dalle 20 di domani, della piazzola di sosta autostradale sulla direttrice Milano-Venezia.

Da qui si poteva finora accedere all'area del santuario attraverso una scala e un cancello. La stessa cosa era possibile dalla piazzola sulla direttrice Venezia-Milano, già sbarrata da tempo, da cui si raggiungeva il santuario attraverso il sottopassaggio pedonale anch'esso destinato ad essere chiuso.

Un disagio al momento limitato per il santuario, considerando che le due piazzole autostradali venivano utilizzate

soprattutto dai pullman che trasportavano gruppi di fedeli in pellegrinaggio, viaggi che a causa della situazione legata al Covid sono per ora sospesi. In questo tratto la linea Tav passerà in galleria artificiale e stando agli accordi presi con Cepav Due, general



contractor dell'opera, sarà garantito l'accesso al santuario senza modifiche sostanziali alla viabilità, mantenendo buona parte dei parcheggi.

Sul viale che porta al luogo sacro sono stati realizzati e in parte sono tuttora in corso degli scavi per adeguare i sottoservizi (luce, telefono, gas, rete idrica e fognature), assicurando anche in questo caso transito e parcheggio.

«Nei nostri confronti i dirigenti della Tav si dimostrano rispettosi, ci comunicano qualsiasi cambiamento previsto», spiega il padre guardiano Vittorio Bellè, rettore del santuario dallo scorso ottobre. «Siamo stati avvisati della chiusura della piazzola di sosta dell'autostrada», aggiunge, confermando che si tratta di un «disagio relativo». Per realizzare la galleria verranno prima gettate delle strutture di sostegno del terreno che consentiranno di procedere in sicurezza con lo scavo: stando alle prescrizioni date dal Cipe in fase di approvazione del progetto definitivo, tali strutture saranno «berlinesi» anziché «palancole», in modo «da ridurre al minimo l'ingombro dell'area dello scavo e dell'area di lavoro». Nelle stesse prescrizioni, oltre al monitoraggio delle vibrazioni durante la costruzione, è inoltre previsto il mantenimento della viabilità veicolare nel sottopasso dell'auto-

strada su via Frassino, garantendo quindi l'arrivo da Peschiera senza dover fare deviazioni.

Punto su cui il responsabile dell'ufficio lavori pubblici del Comune, Marcello Ghini, dice di aver avuto rassicurazione. «Il sottopasso rimarrà aperto e verrà realizzata una rotatoria provvisoria, prima verso est e poi più ad ovest, per accedere al santuario», sottolinea.

Spostandosi di qualche passo dal luogo sacro il tracciato incontra l'hotel Oliosio, che dovrà essere demolito. L'area è già stata delimitata con reti arancioni e cancellate metalliche, su cui dei cartelli indicano che la proprietà è ora delle Ferrovie dello Stato.

Spogliato degli arredi interni ma non ancora degli infissi, l'abbattimento dell'hotel sembra comunque vicino.

In direzione est, verso Castelnuovo, procedono i lavori in località Mano di Ferro, dove verranno realizzati due tratti di galleria artificiale fino all'argine del Mincio in prossimità del viadotto dell'autostrada, dove verrà costruito il nuovo ponte sul fiume su cui viaggerà la linea Tav. Per realizzare il manufatto sarà necessario apportare delle modifiche temporanee alla viabilità sulla Strada regionale 249 in arrivo da Salionze, per cui sono al vaglio delle soluzioni. ●



L'ingresso per i fedeli che da una piazzola della A4 porta al santuario



Il cantiere logistico dietro al santuario FOTOPECORA

LA SUPERSTRADA A MAGGIO SI VA DA MALO A MONTEBELLUNA: 65 KM

Pedemontana al giro di boa

Aperta a breve per due terzi

E oggi si conclude lo scavo della galleria nord

VENEZIA Oggi si completa lo scavo della galleria nord della Pedemontana veneta sul lato di Malo. Ora resta la parte più complicata del cantiere monstre: lo scavo delicatissimo del tratto su Castelgomberto. Al punto che si procederà al ritmo di 60-80 cm al giorno contro i 4-5 metri con cui si procedeva sulla parte rocciosa. Intanto, ai primi di maggio, ha annunciato la Regione, si apriranno altri 35 km, da Bassano ovest a Montebelluna portando a 65 su 94 i km percorribili. a pagina 6

Pedemontana pronta per due terzi: a maggio si va da Malo a Montebelluna

E oggi si completa lo scavo della galleria nord a Malo. Fruibili 65 chilometri sui 94 previsti

Zaia
È il
cantiere
più grande
in Italia

VENEZIA Era il 4 giugno 2019, Matteo Salvini, allora ministro dell'Interno del primo governo Conte calava su Brenganze, a ridosso dell'intersezione con l'A31, e tagliava il nastro, insieme al presidente della Regione Luca Zaia, del primo tratto di superstrada Pedemontana. Poi accompagnava i giornalisti in bus a percorrerlo. Un giro breve: 7 km appena. Meno di due anni più tardi saranno 65 i chilometri completati su un totale di 94, più di due terzi. Da maggio si andrà da Malo a Montebelluna. Con l'aggiunta significativa del completamento, oggi, dello scavo sulla canna nord della galleria di Malo. Dall'inaugurazione di quei primi 7 km sembra trascorsa un'era geologica ma, in meno di 24 mesi, il pugno di ferro dell'ingegner Elisabetta Pellegrini (cui è stata affidata l'opera dalla Regione dopo anni di lunghi contenziosi) ha

portato al giro di boa.

«Domani in mattinata (oggi ndr) verrà completato lo scavo della galleria nord di Malo da Vallugana in direzione Treviso. - ha confermato ieri Zaia durante il consueto punto stampa - È la galleria di Malo e così finiranno i disagi per i cittadini; abbiamo dovuto usare gli esplosivi perché la galleria era rocciosa, ci saranno anche meno camion in circolazione. Poi si passerà ai 720 metri da fare in una parte e 1.190 nell'altra nella zona di Castelgomberto». La galleria «maledetta» sequestrata a lungo dopo un incidente mortale in cantiere ma anche per le indagini avviate sulla conformità dei materiali utilizzati. Un «buco nero» difficile anche sul piano della realizzazione nonostante sia l'unica galleria in un tracciato che si snoda in buona in trincea per mitigare l'impatto ambientale della superstrada.

La storia della galleria cambia direzione già alla fine dell'anno scorso con il completo dissequestro da parte della Procura di Vicenza e, a ottobre 2020, lo «sfondamento» della

galleria sud. Ora si è arrivati anche alla nord. Si tratta di una buona notizia anche e soprattutto per gli abitanti di Malo e Vallugana. La fine dei lavori di scavo segna, infatti, la fine dei disagi per i cittadini alle prese con rumori e vibrazioni causate dagli scavi con esplosivo che non hanno lesinato le loro rimostranze in questi lunghi anni. Un altro beneficio, poi, è previsto sul fronte del via vai di camion legati al cantiere. Il cosiddetto «materiale di smarino», vale a dire i detriti di terre e frammenti rocciosi provenienti dai lavori di scavo della galleria, avrà un'ulteriore via di uscita da venerdì, riducendo disagi dovuti proprio ai bisonti della strada e alle polveri.



Cosa resta, dunque, da fare per rendere operativa la galleria? Resta da ultimare lo scavo dalla parte di Castelgomberto, versante più difficile a causa della sua composizione: «terreno sciolto» cioè costituito da elementi a grana piuttosto grossolana, come un terreno sabbioso, permeabile all'aria e all'acqua. Insomma, un elemento più delicato da scavare garantendo, al contempo, la tenuta della volta e la messa in opera del consolidamento. Il cronoprogramma prevede che quest'ultima tratta venga aggredita sui due fronti, da Vicenza e da Treviso. Per dare un'idea della delicatezza di quest'ultimo intervento, aiutano le cifre. Su questo fronte si procede con circa 60-80 centimetri al giorno, contro i 4-5 metri possibili sul lavoro già eseguito in roccia. Un lavoro certosino su cui si sta ritardando il cronoprogramma. «Questa tratta - conferma in una nota la Struttura di progetto dell'ingegner Pellegrini - costituisce il percorso più critico per la conclusione di tutta Pedemontana. Mancano da scavare circa 790 ml nella canna nord e circa 1190 ml nella canna sud. «Sarà la fase più critica - ha confermato anche Zaia - perché si passa a scavare la terra che, per assurdo, prevede maggiore sicurezza nell'avanzamento proprio per la messa in sicurezza: è la più grande opera pubblica in costruzione oggi in Italia. A maggio saranno aperti 35 chilometri. Il sedime c'è tutto».

Ecco, veniamo all'altra novità. Il presidente ha annunciato che ai primi di maggio sarà aperto al traffico un altro lungo tratto della superstrada che si aggiunge alla trentina di km già operativi: Bassano Ovest - Montebelluna. Il totale arriva, così, a sessanta cinque chilometri percorribili che collegano parte del Vicentino al Trevigiano. Resta, come altro nodo cruciale, la complessa intersezione con l'A4 a Montecchio Maggiore.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il punto

● I primi sette chilometri sono stati aperti al traffico il 4 giugno 2019

● A 23 mesi da allora, i chilometri della superstrada Pedemontana percorribili saranno 65

● Siamo quindi a due terzi dell'opera completata e operativi visto che il tracciato in totale è di 94 km buona parte dei quali in trincea

● E oggi si completa anche lo scavo della galleria nord sul lato di Malo



I cartelli
Una gru posiziona i cartelli dei nuovi svincoli della superstrada Pedemontana che, da inizio maggio, sarà percorribile per altri 35 km da Bassano Ovest a Montebelluna

A fine mese i 538 milioni

Le barriere si vedono online

Il Cvn: niente cassa integrazione. La rabbia delle imprese

VENEZIA Il Cipe per stanziare i 538 milioni di euro risparmiati sugli interessi dei mutui del Mose dovrebbe essere a fine mese. Ma una cosa è ormai certa: quei soldi saranno dati al Provveditorato e non al Consorzio Venezia Nuova. Ha vinto dunque la linea del provveditore Cinzia Zincone, che ha tenuto il punto rispetto alle richieste del liquidatore del Cvn Massimo Miani. Quest'ultimo l'ha comunicato ai sindacati l'altro ieri, ammettendo che resta aperto l'enorme problema di come pagare i debiti pregressi, visto che è stato chiarito che non si potranno usare quei soldi, pena l'accusa di «aiuti di Stato» a un'azienda privata. Certo è che però se i 538 milioni faranno ripartire i cantieri, il Cvn ricomincerà a incassare l'«aggio» del 12 per cento. Per questo Miani ha rassicurato i rappresentanti dei lavoratori che non ci sarà nessun ricorso agli ammortizzatori sociali, visto che si parlava di un'ipotesi di cassa integrazione.

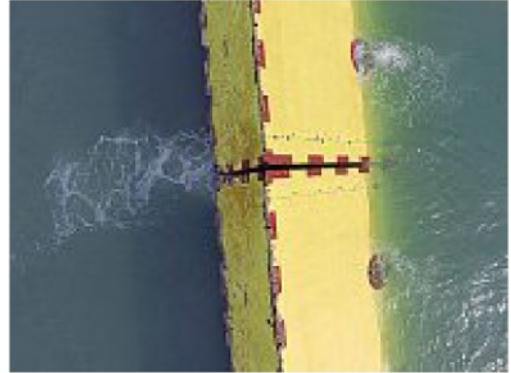
Una notizia che avrebbe infastidito non poco invece i titolari delle imprese consorziate, che aspettano ancora i circa 20 milioni di euro che avevano fatturato e che contestano al Cvn di aver ricevuto quei soldi dal Provveditorato, ma di averli poi usati per pagare gli stipendi dei propri dipendenti, senza lavorare a una riduzione dei costi. Se a

quei 20 milioni si aggiungono quelli dovuti agli impianti (in primis Abb: si parla di una cifra tra i 60 e gli 80 milioni) e i 100 milioni anticipati dal Provveditorato per sistemare alcuni problemi e che però sarà difficilissimo recuperare dalle vecchie imprese, ecco che si arriva a quei circa 200 milioni di «buco» di cui Miani parla da tempo.

Finché non arrivano i soldi tutti i cantieri restano bloccati e anche la sistemazione dei tanti problemi: l'ultimo emerso è quello delle centraline di controllo e monitoraggio, che per metà (5 su 10) non sono più funzionanti proprio a causa della mancata manutenzione, facendo così perdere dati importanti. C'è poi il problema della corrosione delle cerniere, bloccato anche dalle lungaggini della gara che dovrebbe trovare la soluzione.

Domani le dighe saranno alzate per un nuovo test e ieri l'ufficio del commissario Elisabetta Spitz ha annunciato che il sollevamento sarà visibile anche online sul sito istituzionale. Ci sarà una sorta di «semaforo» per annunciare le diverse fasi del sollevamento: il verde significa «nessuna attività», l'arancione la possibilità di sollevamento, per il quale ci sarà un countdown, il rosso lampeggiante indicherà che l'operazione è in corso, mentre quello fisso che le dighe sono tutte su. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Camionista muore travolto dal muletto

Incidente sul lavoro a Vicenza. Inutile ogni tentativo di soccorso. Aveva 59 anni

VICENZA Aveva fatto tappa alla Ferro Berica di via dell'Edilizia a Vicenza per caricare il camion ma è stato travolto da un muletto in manovra. E ucciso. Sul colpo. I gravi traumi non gli hanno infatti dato possibilità di sopravvivenza e il medico del Suem 118 non ha potuto nemmeno tentare di rianimarlo. Vittima, ieri pomeriggio, Dobrivoje Bosic, 59enne bosniaco da tempo residente a Vicenza, sposato e padre di due figli, dipendente di una ditta di Altavilla Vicentina.

a pagina 9

Deve caricare la merce un camionista muore travolto dal muletto

Ennesimo incidente sul lavoro. Indagato il conducente del mezzo che ha colpito il lavoratore di 59 anni

VICENZA Aveva fatto tappa alla Ferroberica di via dell'Edilizia a Vicenza per caricare di merce il camion ma è stato travolto da un muletto in manovra. E ucciso. Sul colpo. I gravi traumi non gli hanno infatti dato possibilità di sopravvivenza e il medico del Suem 118 non ha potuto nemmeno tentare di rianimarlo. Ennesimo incidente sul lavoro nel Vicentino, ieri pomeriggio. Vittima Dobrivoje Bosic, 59enne bosniaco da tempo residente a Vicenza, sposato e padre di due figli, dipendente di una azienda di Altavilla Vicentina. Solo venerdì scorso era morto a Rossano Veneto l'autotrasportatore Luca Bragagnolo, travolto dal suo stesso camion che stava scaricando. Ora, non è ancora chiaro come sia potuto accadere l'infortunio, nel piazzale esterno di fronte al capannone della Ferroberica. A chiarire dinamiche e responsabilità saranno gli agenti delle volanti intervenuti an-

che con i colleghi della scientifica per i rilievi, e i tecnici dello Spisal dell'Usl Berica, che dovranno anche verificare il rispetto di tutte le normative in materia di sicurezza e lavoro. Secondo una prima ricostruzione, anche in base ad alcuni elementi e testimonianze raccolte, l'impatto del camionista è stato con un muletto della azienda di Vicenza in movimento per caricare un camion (non è ancora chiaro se quello condotto dallo stesso Bosic o un altro). Muletto impegnato in una manovra (che quindi avrebbe dovuto avere il segnale acustico attivato) che si sarebbe trovato nello stesso raggio d'azione dell'esperto autista. Una tragedia di cui stato informato il pubblico ministero di turno Alessia La Placa che come atto dovuto iscriverà sul registro degli indagati il conducente del muletto, non è ancora chiaro se un dipendente della Ferroberica. Non è escluso

che lo stesso magistrato deleghi anche l'autopsia sul camionista morto.

A commentare l'incidente di ieri sono i sindacati. Ad iniziare dal segretario generale della Fillea Cgil Luca Rossi che, chiamato dai lavoratori, si è precipitato in via dell'Edilizia. «Prima di tutto esprimiamo la nostra solidarietà e le condoglianze alla famiglia del lavoratore, ma anche ai lavoratori di Ferroberica - affermano Rossi e il segretario generale della Cgil provinciale Giampaolo Zanni - Purtroppo un fatto così tragico risulta una sconfitta per tutti: per i



lavoratori, per l'azienda, e per noi del sindacato. Ed è successo in una realtà, la Ferroberica, in cui siamo presenti e organizzati». E ancora: «Gli incidenti mortali sul lavoro non sono mai tragiche fatalità: sicuramente dobbiamo perseverare con il massimo impegno per la formazione nel campo della salute e della sicurezza sul lavoro: quello che si fa non è mai abbastanza». Il caso sarà oggetto di un'assemblea dei circa ottanta dipendenti di Ferroberica. «Il tema sicurezza sul lavoro resta un'urgenza provinciale - ricordano Rossi e Zanni - visto che gli infortuni mortali non si sono fermati nemmeno con il calo produttivo dovuto al Covid, come più volte comunicato anche al prefetto, per chiedere un piano provinciale di interventi».

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Via dell'Edilizia La
polizia alla
Ferroberica
dove è morto
un camionista
(Parisotto)

INFANZIA

Alla materna di Tomo più risparmio e comfort con i nuovi serramenti



La scuola dell'infanzia di Tomo

FELTRE

Crescerà il comfort per gli studenti, gli insegnanti e il personale scolastico all'asilo di Tomo, e diminuirà la spesa nella bolletta del riscaldamento grazie a un risparmio nei consumi.

La giunta guidata dal sindaco Perenzin ha approvato il progetto definitivo-esecutivo per la riqualificazione della scuola dell'infanzia di Tomo. I lavori consistono nella sostituzione totale dei serramenti: ne saranno installati trentasei nuovi, in legno lamellare ad una o due ante e apertura a ribalta. L'intervento comprende lo smontaggio e lo smaltimento dei vecchi materiali. Il quadro economico prevede un impegno di spesa complessivo di 71 mila euro, dei quali 54 mila per i lavori e 17 mila per imposte e spese tecniche.

«Dopo i lavori di messa in sicurezza e ripristino eseguiti negli scorsi anni a seguito della tempesta Vaia, che aveva gravemente danneggiato lo stabile, con questo ulteriore intervento andiamo a completare il programma di riqualificazione funzionale complessiva della scuola dell'infanzia di Tomo», commenta l'assessore ai lavori pubblici Adis Zatta, che è titolare anche della delega alle

frazioni. «Nel piano complessivo di gestione del nostro patrimonio immobiliare gli edifici scolastici rappresentano una delle priorità assolute, come abbiamo più volte sottolineato. E questo anche e soprattutto nell'ambito dei centri frazionali in cui siamo impegnati a proseguire nell'opera di recupero e riqualificazione, compatibilmente con le risorse disponibili».

Dalla parte più prettamente tecnica all'aspetto del comfort, l'assessore all'ambiente Valter Bonan sottolinea come «i lavori sullo stabile dell'asilo di Tomo hanno una valenza non solo sul piano strutturale, ma anche sul fronte dell'efficientamento energetico degli edifici del patrimonio comunale. Questo con il duplice obiettivo di ottenere un immediato risparmio nelle spese di riscaldamento sia sul fronte della riduzione delle emissioni».

«Sono temi su cui l'amministrazione è attiva da tempo. Va evidenziato», dice Bonan, «come l'intervento sia coperto integralmente da un contributo del ministero dell'Ambiente per gli interventi di efficientamento energetico e sviluppo territoriale». —

SCO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VELLAI

Palestra e laboratori a energia quasi zero Partiti all'Agrario i lavori anti sprechi

Il cantiere da 3,5 milioni non interferirà con la didattica Vetrata e "cappotto" faranno gestire l'accumulo termico

Verranno demoliti l'attuale spogliatoio e il magazzino attrezzi con l'aula docenti

Raffaele Scottini / FELTRE

È iniziata la trasformazione del blocco palestra-laboratori della scuola agraria di Vellai, che da edificio datato (risale al 1960) e non più funzionale (con il secondo piano inagibile al momento) diventerà una struttura all'avanguardia e completamente rinnovata, a energia quasi zero.

I lavori finanziati dalla Provincia con un investimento di 3 milioni e mezzo di euro all'interno del piano di attività dell'edilizia scolastica sono cominciati nei giorni scorsi.

As sottolineare l'importanza dell'operazione è la consigliera provinciale delegata in materia Serenella Bogana lo descrive come «il principale intervento in corso per quanto riguarda l'edilizia scolastica». E ribadisce: «La Provincia investe 3,5 milioni di euro in questo progetto, che non solo va a sanare una situazione annessa per l'agrario di Vellai, ma creerà un edificio all'avanguardia, in grado di abbattere i costi energetici della scuola».

Il cantiere non interferirà con la didattica. «Abbiamo scelto una soluzione progettuale che ci consente di lavorare

esternamente durante le attività scolastiche e internamente durante la chiusura estiva», spiega la consigliera provinciale Bogana. «Nel giro di qualche mese potremo avere un edificio completamente rinnovato. L'obiettivo, come per tutti gli interventi che stiamo portando avanti sull'edilizia scolastica, è quello di dotarci di strutture sicure, funzionali alla crescita dei nostri ragazzi e al lavoro dei docenti».

Dal punto di vista tecnico, i lavori sono mirati a creare una struttura praticamente autosufficiente.

Nel bilancio energetico è stata data una particolare attenzione allo studio delle potenziali fonti alternative, alla domanda di energia e alla possibilità di ridurre. Il riscaldamento sarà coperto da una fonte di energia determinata (solare, geotermico, recuperi aggiuntivi sui vettori energetici in uscita dall'edificio), mentre il fabbisogno di elettricità sarà coperto in parte dal fotovoltaico.

Grazie ad ampie vetrate e accorgimenti tecnici, nel periodo invernale saranno massimizzati gli apporti solari e l'accumulo termico, mentre saranno ridotte al minime le perdite energetiche, con cappotto termico e nuovi serramenti. Al contrario, nel periodo estivo, tramite apposite schermate

terme, sarà agevolato l'ombreggiamento delle aule. Il blocco palestra-laboratori dell'istituto cambierà completamente volto anche esteticamente.

Per quanto riguarda l'organizzazione degli spazi, il progetto prevede un atrio al primo piano pensato come luogo di socializzazione per gli studenti, con un'ampia vetrata. Al piano superiore verranno realizzati sei laboratori dedicati alle materie di indirizzo (fisica, chimica, analisi chimico agrarie, genio rurale, microbiologia e fitopatologia/biologia), oltre ai servizi e a un locale tecnico. Inoltre, è prevista anche una terrazza esterna che viene recuperata come spazio ricreativo.

Il piano terra, vale a dire la palestra, vedrà la demolizione dell'attuale spogliatoio, del magazzino degli attrezzi e dell'aula professori. Al loro posto saranno realizzati un locale infermeria, uno spazio ristoro, spogliatoi separati per uomini e donne dotati di docce e un unico deposito per le attrezzature sportive. Infine, la nuova bussola di ingresso della palestra permetterà un accesso diretto e indipendente della struttura. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un rendering di come apparirà il blocco palestra-laboratorio

Dal Comune

In arrivo il nuovo regolamento edilizio

VERONA (l.a.) È in dirittura d'arrivo la stesura del nuovo regolamento edilizio del Comune di Verona, strumento basilare per i professionisti impegnati in qualsiasi tipo di costruzione in città. Le novità introdotte, approvate dalla Giunta di Palazzo Barbieri e in attesa del voto definitivo in consiglio, puntano a semplificare le procedure, a migliorare la qualità degli interventi e a promuovere la sostenibilità energetica ed ambientale degli edifici. Previste quindi costruzioni più «green», ma anche meno barriere architettoniche, più parcheggi per le biciclette e (nota di rilievo, dopo molte polemiche su questa materia) regole e limiti più precisi per regolamentare gli affitti turistici negli spazi ad uso residenziale. L'obiettivo è quello di governare il cambio d'uso nel settore, inserendo una proporzionalità tra zona giorno e zona notte (20 per cento). «Un documento guidato dai principi cardine della nostra pianificazione», ha detto l'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala. E secondo il collega assessore all'Edilizia Privata Andrea Bassi si tratta di «un regolamento innovativo, trasparente, chiaro, imparziale e per alcuni versi anche coraggioso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

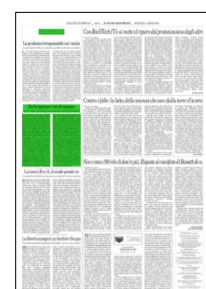


EDITORIALI

Per le imprese è ora di crescere

Ance vs Salini. La battaglia tra costruttori ha un bersaglio sbagliato

Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, ha raccolto il grido di dolore che si leva dai piccoli costruttori e questo fa parte delle regole del gioco, sono la gran parte dei suoi associati. Ma l'intervista concessa al Corriere della Sera ha due obiettivi di fondo. Il primo bersaglio è la semplificazione (il modello Genova per capirci), il secondo è il gruppo Webuild formato attorno alla Salini con la partecipazione di Cdp. Il trait d'union è rappresentato dalle infrastrutture. Buia, che parla di uso "spropositato" di procedure negoziate senza bando, se la prende con la priorità alle grandi opere realizzate da grandi costruttori che sono gli unici a poterle fare. Secondo il presidente dell'Ance con l'ultimo decreto "Semplificazioni" si è introdotta la deregulation. Molto diretto è l'attacco a Webuild. "Siamo contrari a creare un monopolio che si occupi di grandi opere così come di manutenzione relegando al ruolo di subappaltatori tutte le altre imprese". Ma Webuild è un monopolio troppo grande o le altre imprese sono troppo piccole? Webuild ha una taglia da 6 miliardi di euro che sembra grande, ma non è nulla fuori dai confini. Il francese Vinci supera i 50 miliardi, Bouygues sempre francese 40 miliardi più o meno come la spagnola ACS, la tedesca Hochtief circa 28 miliardi. Non parliamo dei giganti cinesi che superano di gran lunga i 100 miliardi. Ciascuno di questi concorrenti potrebbe ingoiare Webuild in un boccone. Frantumazione e nanismo sono due tare che hanno impedito lo sviluppo di una industria delle costruzioni competitiva. Ciò è vero anche in altri settori, dalla meccanica che pure è un punto forte della manifattura italiana, alla farmaceutica. Dalla pandemia l'industria italiana può uscire più forte anche se più snella, con imprese efficienti e competitive su scala internazionale (e anche senza l'aiuto di Cdp). E' un processo che non va ostacolato, ma sostenuto, favorendo la concentrazione, il rafforzamento del capitale, il salto tecnologico. Il modello italiano ha prodotto una crescita piatta, questa crisi e le risorse del Next Generation Eu offrono la chance per cambiarlo non per tornare al piccolo mondo antico.



Le scoperte delle centraline: il Mose fa da "tappo" ai fiumi e l'acqua filtra dalle paratoie

DAGLI STRUMENTI ORA INUTILIZZATI A CAUSA DELLA MANCANZA DI MANUTENZIONE DATI FONDAMENTALI SULLA LAGUNA

SALVAGUARDIA

VENEZIA Il primo rapporto sugli effetti delle chiusure del Mose, a cura dell'Ufficio Antinquinamento del Provveditorato alle Opere pubbliche, si basa sui dati raccolti a dicembre dalla rete di stazioni di monitoraggio delle acque lagunari. «La vera e propria "sentinella della laguna" - scrivono gli esperti -, uno strumento fondamentale ed insostituibile per il controllo e il presidio della qualità delle acque lagunari». Proprio quella che ora si sta spegnendo, una centralina dopo l'altra, per mancanza di manutenzione. Sono trenta pagine, ricche di dati, quelle dell'Antinquinamento, che analizzano le dieci chiusure delle bocche di porto di dicembre, in particolare quella di 45 ore consecutive, e puntano l'attenzione su fenomeni di cui tener conto nelle prossime manovre di sollevamento delle dighe mobili. Ad esempio sul fatto che le barriere di paratoie, non essendo ermetiche, possono far entrare parecchia acqua quando restano sollevate a lungo. O che in queste condizioni il deflusso dei fiumi rallenta fino a bloccarsi, con il rischio di piene ed esondazioni nei territori della gronda. Informazioni utilissime. Esempi concreti di come l'analisi di questi dati sia

fondamentale.

L'ALLARME

Ed ecco la preoccupazione degli addetti ai lavori per la mancata manutenzione che sta metten-

do a rischio l'attività delle dieci centraline sparse per la laguna. A dicembre, il periodo preso in esame dal rapporto, erano in funzione in sette (una con dati parziali). Tra gennaio e febbraio due hanno smesso di funzionare, ne restano cinque operative. «Se non si interviene a breve, nel giro di pochi mesi si ferma tutto» avverte Giorgio Ferrari, ex responsabile dell'Antinquinamento, oggi in pensione e consulente del Provveditorato, tra gli estensori del rapporto. Il problema della mancata manutenzione delle centraline è all'attenzione del provveditore Cinzia Zincone, che nei giorni scorsi aveva riunito attorno a un tavolo Antinquinamento, Consorzio Venezia Nuova, che ha in gestione la rete di monitoraggio, e Corila, il Consorzio interuniversitario che studia la laguna.

Tutto ruota attorno ai finanziamenti. Il Provveditorato aveva destinato delle somme per la manutenzione della rete di monitoraggio e più in generale per il funzionamento dell'Antinquinamento. Ma pare che per le difficoltà di cassa del Cvn, la manutenzione sia stata tagliata. Di certo le centraline sono state trascurate e funzionano a metà. «Un fatto grave, cessa un servizio pubblico di primaria utilità per l'ambiente, la laguna, la città - continua Ferrari - Una logica miope ha portato a questa situazione. Bisogna invertire la rotta, correre ai ripari. E

serve la buona volontà di tutti». A nome della comunità scientifica, il direttore generale del Corila, Pierpaolo Campostrini, sottolinea un altro aspetto: «Questi dati sono alla base di tanti studi dei nostri ricercatori. Per troppo tempo, con il Cvn, ci sono state difficoltà nella distribuzione delle informazioni. Ora il Provveditorato è intervenuto perché il passaggio sia in tempo reale. Solo così le informazioni possono essere elaborate e diventare conoscenza per tutti».

IL RAPPORTO

Il rapporto, si diceva, è un bell'esempio dell'utilità di questi dati. Partendo dall'analisi della salinità dell'acqua, i ricercatori hanno scoperto - dato inaspettato e da approfondire - che i fiumi, durante le 45 ore di chiusura del 4-6 dicembre, non avevano scaricato in laguna. Il livello della marea in laguna era comunque cresciuto di 20 centimetri, ma per l'acqua filtrata dalle paratoie: ben 110.000.000 metri cubi. Rassicuranti i dati sull'ossigenazione, parametro fondamentale per la vita in laguna, durante le chiusure: tutti lontani da livelli preoccupanti. Scongiurato, insomma, il rischio che la laguna si trasformi in una cloaca.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pedemontana
A maggio aperti
35 km tra Bassano
e Montebelluna

Fra meno di un mese le province di Vicenza e di Treviso saranno finalmente collegate dalla Pedemontana. Ieri l'annuncio di Zaia: «Ai primi di maggio si aprirà al traffico la tratta Bassano Ovest-Montebelluna». Oggi l'accelerazione decisiva, dopo dieci anni di lavori: sarà completato lo scavo della galleria nord di Malo da Vallugana in direzione della Marca Trevigiana.

Pederiva a pagina 12

Pedemontana, a maggio aperti altri 35 chilometri da Bassano a Montebelluna

► Stamattina l'accelerazione decisiva nel tunnel più discusso e a lungo sequestrato

► Rimane il tratto di Castelgomberto, più difficile da scavare perché non è di roccia

OGGI SARÀ ULTIMATO LO SCAVO DELLA GALLERIA NORD DI MALO DA VALLUGANA IN DIREZIONE DELLA MARCA TREVIGIANA

ZAIA: «DEDICHIAMO QUESTO RISULTATO A CHI TIFAVA AFFINCHÉ L'OPERA RESTASSE UNA FERITA SUL TERRITORIO»

L'INFRASTRUTTURA

VENEZIA Fra meno di un mese le province di Vicenza e di Treviso saranno finalmente collegate dalla Pedemontana. L'annuncio è stato dato ieri dal governatore Luca Zaia: «Ai primi di maggio si aprirà al traffico la tratta Bassano Ovest-Montebelluna». L'accelerazione decisiva, dopo dieci anni di lavori, avverrà questa mattina, quando sarà completato lo scavo della galleria nord di Malo da Vallugana in direzione della Marca Trevigiana.

L'INTERVENTO

A questo proposito la Regione, con-

cedente dell'opera di cui è concessionario il consorzio Sis, ha fatto il punto sull'avanzamento dell'intervento. Già alla fine dell'anno scorso, dopo il completo dissequestro disposto a ottobre dalla Procura di Vicenza, era stato sfondato il tunnel sud. Ora dunque le ruspe sono arrivate anche alla galleria nord. «L'evento è importante perché, oltre a denotare l'andamento positivo dei lavori, nono-

stante la situazione della pandemia che comporta inevitabili rallentamenti soprattutto nelle forniture, segna la fine dei disagi per i cittadini di Malo e Vallugana per rumori e vibrazioni causati

dagli scavi con esplosivo e martelloni», ha rimarcato l'istituzione. «Inoltre - è stato aggiunto - anche il materiale di smarino (termine tecnico con cui vengono definiti i detriti provenienti dai lavori di scavo proprio delle gallerie, ndr.) avrà un'ulteriore via



di uscita da venerdì, riducendo i disagi provocati dai camion e dalle polveri sulla strada di Val-lugana». Traduzione di Zaia: «Adesso avremo più sbocchi, con il vantaggio di far collassare meno la viabilità con i mezzi pesanti».

LA CRITICITÀ

Resta però una criticità da affrontare. Della galleria rimane infatti da ultimare lo scavo dalla parte di Castelgomberto, il versante più difficile in quanto il terreno è "sciolto": non si tratta di roccia, bensì di terra. «Ciò significa - ha spiegato il presidente della Regione - che questa tratta verrà aggredita sui due fronti, da Vicenza e da Treviso, procedendo con circa 60-80 centimetri al giorno, contro i 4-5 metri del lavoro già eseguito in roccia. Può sembrare un para-

dosso, ma la terra deve essere messa in sicurezza, per cui stimiamo che ci vorrà almeno un anno. Non a caso questa porzione costituisce il percorso più critico per la conclusione di tutta la Pedemontana. Mancano infatti da scavare circa 790 metri lineari nella canna nord e circa 1.190 in quella sud».

LE POLEMICHE

In compenso, però, fra qualche settimana saranno fruibili i 35 chilometri che vanno da Bassano Ovest a Montebelluna. «Ormai il sedime c'è tutto, fino a Treviso, appena sarà autorizzata la percorribilità», ha specificato Zaia. Il nuovo segmento si sommerà alla trentina di chilometri già in esercizio, di cui circa 15 erano diventati disponibili a novembre, collegando l'uscita bassanese a quella di Breganze.

A proposito di caselli, in tutto ne sono previsti 14, cioè uno ogni 5,9 chilometri della superstrada a pedaggio, lunga in tutto 94,5, a cui se ne sommano altri 68,3 di opere complementari, coinvolgendo in tutto 36 Comuni. «Adesso ognuno di questi sembra avere un problema - ha chiosato il governatore, alludendo a polemiche locali - ma ricordo che all'epoca gli svincoli erano stati voluti dai sindaci». Complessivamente l'infrastruttura ha un costo di 2,258 miliardi di euro, con annesse polemiche politiche per l'esborso pubblico. «Dedichiamo l'apertura della Bassano Ovest-Montebelluna - ha concluso Zaia - a chi ha tifato per una vita affinché restasse una ferita sul territorio. Il nostro ringraziamento va agli operai e agli espropriati».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LAVORI IN CORSO DI ULTIMAZIONE
Qui sopra il cantiere della
galleria di Malo, in provincia
di Vicenza. A sinistra lo
svincolo di Montebelluna, nel
Trevigiano

La vendita di Autostrade

Giovannini: «Golden Power anche per Aspi»

Il governo non esclude di esercitare il golden power nel caso Aspi-Atlantia. «È un elemento che valuteremo una volta che le trattative saranno andate avanti» fa sapere il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. Precisando però che adesso bisogna «lasciare lavorare chi deve valutare le offerte». Per il controllo di Autostrade per l'Italia, oltre all'offerta della cordata capitanata da Cassa depositi e prestiti con i fondi Blackstone e Macquarie, è arrivata anche la conferma che l'Acs di Florentino Perez s prepara a formulare una proposta d'acquisto vincolante. Domani è convocato il cda di Atlantia. Intanto proprio sul golden power ieri alla Camera si è spaccata per la prima volta la maggioranza. La possibilità di ricorrere al golden power per Borsa Italiana (acquistata da Euronext) era stata richiesta da Fratelli d'Italia. La mozione, parere contrario del governo, appoggiata da Lega e Forza Italia non è passata per 21 voti.

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



Sottopasso pista ciclabile la statale tagliata e metà

► Da domani fino al 25 aprile traffico vietato alla rotonda delle Gravazze
► Notevoli i disagi al traffico deviato o in Sinistra Piave o sulla Pedemontana

SANTA GIUSTINA

Al via domani i lavori di realizzazione del sottopasso ciclabile alle Gravazze: la viabilità provinciale sarà messa alla prova. Mancano poche ore all'apertura del cantiere sulla statale 50 che permetterà la realizzazione di un sottopasso inserito nel progetto della ciclabilità provinciale. Un cantiere importante che creerà indubbi disagi alla viabilità provinciale, nonostante la ditta lavorerà 24 ore su 24, festivi compresi, per ridurre al massimo i tempi di esecuzione dell'opera.

LA VIABILITA'

Il tratto tra la rotonda in località Gravazze e il ponte di Bribano è un punto nevralgico di questo fondamentale progetto, pertanto si rende necessaria, durante l'esecuzione dei lavori, la chiusura della Statale 50 prevista dalle 9 di domani alle 24 del 25 aprile.

In questi dieci giorni il traffico sarà deviato tramite relativa cartellonistica in questo modo: per chi da Feltre va a Belluno o Sedico deviazione a Busche sulla sinistra Piave che dovrà essere percorsa anche da chi va da Belluno a Feltre; per coloro che dai Comuni di Cesiomaggiore, San Gregorio e Santa Giustina si devono recare ad Agordo, Sedico e Belluno la deviazione sarà all'incrocio di Meano verso Ponte Mas, così come nel senso inverso.

LA CONTRARIETA'

Ed è proprio in occasione dell'avvio dei lavori che il gruppo di minoranza "Orizzonti" di Santa Giustina torna a ribadire la propria contrarietà al progetto, definendo le scelte della maggioranza «un'occasione persa» per lo sviluppo del comune. Nel corso delle scorse estati gruppi di 30-35 ciclisti transitavano per il centro di Santa Giustina e si fermavano sotto il campanile

per rifocillarsi con l'acqua, per bere un caffè o per mangiarsi un gelato. «Questo è confermato anche da alcuni negozianti del centro - afferma Federico Paniz, per il gruppo di minoranza -. Le persone passavano per il centro, si fermavano e consumavano qualcosa. Ora, con la nuova pista, la maggior parte di questi cicloturisti non passeranno più di là». Il progetto, i cui lavori hanno preso avvio in queste settimane, prevede infatti un passaggio a sud, totalmente fuori dal centro abitato. «Un'opera di così grande respiro doveva essere sfruttata meglio, portando reale sviluppo al comune - prosegue Paniz -. Lo si sarebbe potuto fare scegliendo un tracciato a nord della statale, mostrando ai cicloturisti le bellezze dei centri frazionali e conducendoli in centro dove, con adeguata cartellonistica, avrebbero poi potuto dirigersi verso i vari siti».

Eleonora Scarton

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE CRITICHE

Per Federico Paniz
consigliere di opposizione
a Santa Giustina
il tracciato è da bocciare



Giovedì 15 Aprile 2021

www.gazzettino.it





ALLA ROTATORIA delle Gravazze a Santa Giustina da domani iniziano i lavori per realizzare il sottopasso per la pista ciclabile. La Statale 50 sarà quindi di fatto tagliata a metà

Scarica di sassi: paura sulla 203

COLLE SANTA LUCIA

Scarica di sassi tra Caprile di Alleghe e Rucavà di Colle Santa Lucia, ieri, lungo la Sr 203, una porzione della carreggiata a monte è stata invasa da parecchio materiale franato dalla parete rocciosa. Fortunatamente nessuna auto è stata coinvolta. Danni invece sono stati provocati alla rete paramassi che dalla caduta delle pietre è stata tagliata di netto. Sul posto, oltre al personale di Veneto strade, sono intervenuti anche i pompieri volontari di Colle Santa Lucia. Assieme le due squadre hanno provveduto a regolamentare la viabilità e a ripulire la strada asportando la massa franosa. La via era stata pesantemente danneggiata dalla forza della tempesta Vaia che tra vento e acqua aveva abbattuto decine di piante e reso poco sicura la strada. Proprio in questi giorni è in corso un cantiere volto alla messa in sicurezza di una parte di questa tratta. A Col de Batàia, infatti, Veneto strade sta intervenendo con la posa di pali e il rifacimento del lato a valle. (R.G.)



L'INTERVENTO ieri dei pompieri



Reti paramassi sulle provinciali: Galleria delle Anime più sicura

►Dopo Vaia l'area era stata devastata: rischio distacchi

CENCENIGHE

Strada provinciale 8 per San Tomaso Agordino e strada provinciale 346 del passo San Pellegrino nella zona della galleria delle "Anime" imbocco Cencenighe: da oggi sono molto più sicure. A monte delle due arterie viarie si è provveduto alla realizzazione di reti paramassi a protezione di una zona "a rischio". L'area posta ai piedi del monte "Anime" era stata nell'autunno del 2018 devastata violentemente dalla tempesta "Vaia", tanto che presentava ancora schianti a terra e sassi pericolanti. Senza contare che anche senza "Vaia" il monte delle "Anime" è sempre stato considerato zona a rischio per la sua instabilità delle sue pareti rocciose. «Nei mesi successivi a "Vaia" - spiega il sindaco di Cencenighe, Mauro Soppelsa - avevamo fatto una mappa delle zone che avevano riportato danni consistenti e inoltre avevamo anche effettuato un'altra mappa con le zone che si consideravano a rischio. Questa era una di quelle, in quanto l'area era interessata da schianti e da

sassi instabili che creavano un certo pericolo per il traffico sottostante, veicolare ma non solo: vi è anche un certo passaggio di pedoni e ciclisti nella buona stagione. Quindi anche se non era di nostra competenza abbiamo segnalato questa situazione a Veneto Strade, soggetto attuatore. Si è attivato attraverso la Regione che ha finanziato con fondi "Vaia" questo intervento costato circa trecentomila euro». «Un intervento importante per la messa in sicurezza di quel particolare tratto di strada Provinciale 8 - prosegue il sindaco -, ma anche per l'imbocco della galleria delle "Anime" che si trova proprio a valle della Provinciale per San Tomaso. Mi sembra doveroso, visto imponente lavoro svolto ringraziare la Regione Veneto e Veneto Strade per aver effettuato questi lavori, terminati prima dell'estate». Va anche sottolineato che in questa zona, dove sono stati eseguiti i lavori, ai piedi del monte delle "Anime", viene costantemente monitorata una frana che minaccia ancora un'abitazione i cui due inquilini che l'abitavano sono ancora sfollati. Va segnalato che sempre sulla Provinciale 346, tra l'abitato di Val e di quello delle Casate, sono riprese le opere di consolidamento della banchina stradale sul versante a valle.

Dario Fontanive

© RIPRODUZIONE RISERVATA



"DELLE ANIME" l'area è più sicura



Bretella sud, entro aprile via ai lavori per la mega-rotonda

►La rotatoria a Villanova si “aggancerà” all’ingresso in A28 Vertice con Pizzimenti. «Meglio farla ora che c’è poco traffico»

**RESTA PERÒ ANCORA
L'INCERTEZZA
SUL DESTINO
DEL “RUDERE”
DA SPOSTARE
ALL'INTERPORTO**

VIABILITÀ E DISAGI

PORDENONE Bretella sud, nel cantiere di via Udine è terminata nei tempi previsti la fase di “inserimento” in galleria del maxi-manufatto sotto la linea ferroviaria. Proprio in questi giorni il gigantesco “tunnel” in cemento è stato sistemato nella sede sotterranea che era stata ricavata dopo lunghe settimane di lavoro parecchi metri sotto il livello stradale. Ora il lavoro dell’impresa - la Cmb di Carpi - prosegue nelle gallerie da entrambi i lati di via Udine. Sarà invece accelerata la realizzazione della rotonda prevista a sud dell’area dell’Interporto (nell’incrocio con la strada che porta al quartiere di Villanova) alla quale si congiungerà poi l’ultimo pezzo di bretella, quello che costituirà l’ingresso nell’autostrada A-28. E proprio per valutare i tempi dell’intervento si è svolto un summit tra l’assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti e l’assessore comunale all’Urbanistica e mobilità Cristina Amirante con l’impresa e il vertice di Interporto.

NO TRAFFICO

Nel corso dell’incontro si è fatto il punto sui lavori. «Abbiamo ritenuto - ha spiegato l’assessore

Amirante - di valutare con la Regione (è il committente dell’opera, gestita da Autovie Venete nell’ambito della gestione commissariale della terza corsia dell’autostrada A-4, ndr) e con l’impresa un anticipo dei tempi della realizzazione della grande rotonda che sostituirà quella attuale con i cordolo, di fatto provvisoria. Riteniamo sia opportuno realizzarla in questa fase, prima che il traffico di autoveicoli e di mezzi pesanti in ingresso e uscita Interporto torni a essere quello normale». Negli ultimi mesi, in particolare in seguito alle limitazioni agli spostamenti previsti dai provvedimenti anti-Covid, il traffico è di fatto dimezzato. «Questa situazione - aggiunge l’assessore - consentirebbe la realizzazione della rotatoria con un impatto minore sui possibili disagi rispetto a quando il traffico è normale». Dall’incontro sono emerse disponibilità e indicazioni positive. Tanto che il via ai lavori per la nuova rotonda potrebbero partire entro la fine di aprile, o al più tardi a inizio maggio. In ogni caso non ci saranno deviazioni particolari: il cantiere sarà realizzato, molto probabilmente, senza chiudere strada ma utilizzando il sistema dei sensi unici alterna-

ti.

NODO DEL RUDERE

Non sono invece emerse decisioni definitive rispetto alla vicenda che si trascina da diversi anni dell’antica casa che sorge proprio a ridosso del tracciato della bretella. Il “rudere” è di proprietà di Interporto che - già nel 2015 a fronte però di una leggera modifica del tracciato rispetto alla viabilità interna all’Interporto - si era impegnato a “smontare” pezzo per pezzo (come una sorta di Lego) e a rimontare in un’altra zona dell’area da individuare. Allo stato attuale, però, il tracciato della strada è già in avanzato stato di realizzazione (c’è già la strada di terra) e difficilmente potrà cambiare. L’edificio, vincolato dalla Soprintendenza alle belle arti, rimane proprio a ridosso dell’attuale tracciato: sarà da capire se sarà ugualmente spostato. La strada - conosciuta come bretella “infinita” per i molti ritardi e traversie - dovrebbe essere terminata a fine anno. Ma il condizionale è proprio d’obbligo.

D.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli altri cantieri

Via San Valentino, da oggi asfaltature

Comincia oggi l'asfaltatura di via San Valentino, ciclabile compresa. Il tratto interessato è quello dall'ingresso del parco fino all'incrocio con via Galilei e via Baracca. I lavori dovrebbero concludersi in una settimana, salvo imprevisti. La strada, in ogni caso, non verrà chiusa, ma ci saranno deviazioni in loco con inevitabili rallentamenti. La ciclabile verrà colorata di

rosso scuro per distinguerla in modo deciso dal resto della carreggiata, da cui comunque è separata da un cordolo. Terminata l'asfaltatura, mancheranno solo la segnaletica verticale e orizzontale che, come sempre, viene effettuata dopo circa due settimane per consentire la completa asciugatura e sistemazione del nuovo strato d'asfalto.



IL CANTIERE Ultimata l'installazione del sottopasso in via Udine, l'assessore Cristina Amirante



VECCHIO NODO L'antica casa tutelata

Treviso**Villa Liberty
prenotati 10
appartamenti**

«Abbiamo prenotato con una caparra il nostro appartamento al Sunset Palace: ora ci dicano se potremo realizzare il sogno di una nuova casa». Dieci famiglie trevigiane hanno opzionato un appartamento nel nuovo condominio che dovrebbe sorgere in via IV novembre, al posto del palazzetto liberty da decenni disabitato, all'incrocio di Fiera. Solo che da mesi stanno attendendo novità: c'è un vincolo paesaggistico.

Filini a pagina VIII

Villa Liberty: prenotati 10 appartamenti

►Dieci famiglie hanno già pagato la caparra ma non c'è ancora ►La Casa dell'Americano a Fiera dovrebbe essere abbattuta il via libera per costruire: «Vogliamo risposte e tempi certi» per far spazio a un palazzo, l'agenzia: «Non ci sono vincoli»

IL CASO

TREVISO «Abbiamo prenotato con una caparra il nostro appartamento al Sunset Palace: ora ci dicano se potremo realizzare il sogno di una nuova casa». Dieci famiglie trevigiane hanno opzionato un appartamento nel nuovo condominio di lusso che dovrebbe sorgere in via IV novembre, sulle macerie della cosiddetta "Casa dell'Americano", il palazzetto liberty da decenni disabitato, all'incrocio di Fiera. In sostanza l'agenzia l'Arte di Abitare, chiamata a gestire le soluzioni abitative future, avrebbe già fermato 10 appartamenti su 17. Gli interessati hanno depositato un assegno da 10mila euro che non viene di fatto ritirato, ma vale come cedola di prenotazione. Solo che da mesi stanno attendendo novità.

LO STABILE

Il caso scoppia a fine dicembre. Da alcune settimane un'agenzia sta proponendo due palazzine gemelle, il Tahiti e il Sunset Palace, in zona Santa Maria del Rovere. Gli appartamenti, di varia metratura, oscillano tra i 300 e i 400mila euro. I rendering mostrano palazzine con ampie terrazze. Il secondo dei due palazzetti, il

Sunset Palace, dovrebbe sorgere proprio sulla macerie della cosiddetta Casa dell'Americano, la palazzina Liberty che da decenni contraddistingue il profilo del quartiere. La notizia di una nuova lottizzazione a Fiera fa saltare sulla sedia il Pd trevigiano, che chiede approfondimenti. Il Comune risponde di non aver mai acquisito alcuna pratica sull'immobile e il sindaco Conte informa che sull'area esiste un vincolo paesaggistico.

GLI ACQUIRENTI

L'agenzia, contattata, preferisce non commentare, ma assicura che il vincolo architettonico non sussiste e che presto saranno presentate al Comune le pratiche edilizie per ottenere i permessi di costruzione. Ad oggi agli uffici del Comune nulla è arrivato. E, approfondendo si scopre che sull'immobile non sussiste nessun vincolo monumentale o di altra natura. Questo conferma quanto sottolineato dai referenti dell'agenzia, che spiegavano come la Soprintendenza non sarebbe stata parte in causa rispetto all'edificio. Esiste tuttavia un vincolo paesaggistico, perché l'area è vicina al Limbraga. Ed è un vincolo che potrebbe porre dei se sull'aumento di cubatura lungo l'area ver-

de di via Leonardo Da Vinci. Per questo motivo l'iter è tutt'altro che scontato e prevederà tempi lunghi di definizione: il progetto deve passare dalla commissione paesaggio che può richiedere l'intervento della Soprintendenza. Ci vorrà un anno, forse più. E non è detto che il progetto così come è stato presentato dagli annunci online sarà accettato.

IL PROGETTO

Dove prima sorgeva la casa stregata, ecco 17 nuovi appartamenti: metrature diverse, design moderno. La casa dell'Americano, palazzetto stile tra 900 e liberty è al momento il sogno nel cassetto di 10 famiglie. Nel secondo dopoguerra accoglieva - una storica rivendita di vini, poi tra i anni 70 e 80 era stato uno dei punti di riferimento per gli appassionati di musica. Chiuso da decenni, oggi è entrato nell'orbita dei grandi interventi edilizi fuori mura, tut-



ti portati avanti grazie al piano casa regionale. Ma l'insurrezione della città e il vincolo paesaggistico lasciano pronosticare un iter molto lungo che allarma i futuri acquirenti. Tanto che oggi queste famiglie si stanno organizzando per far sentire la propria voce.

Elena Filini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL GIALLO La villa Liberty in viale IV Novembre che dovrebbe essere abbattuta per far spazio a un palazzo da 17 appartamenti

Nuova sede per Ipsia e Itis «Progetto da nove milioni»

► Il Comune propone di costruirla lungo la ciclabile del Meschio, ampliando così il campus scolastico ► La soluzione al vaglio con l'ente Provincia Miatto: «Stiamo valutando di acquistare i terreni»

IL SINDACO

«Con la demolizione dei locali del vecchio istituto si liberano 10mila metri quadrati in centro»

VITTORIO VENETO

Già la vecchia Ipsia di via Vittorio Emanuele II per realizzare quella nuova, moderna, a prova di sisma e a ridotto consumo energetico, nell'area verde compresa tra il Meschio e il liceo scientifico "Flaminio" e il liceo artistico "Munari", estendendo così l'attuale campus scolastico. È questa una delle ipotesi al vaglio dell'amministrazione comunale di concerto con la Provincia di Treviso, ente che ha annunciato di recente, tra i suoi prossimi investimenti, l'edificazione della nuova sede del "Città della Vittoria", edificio di proprietà comunale costruito a partire dal 1962 (per il primo lotto il Comune spese all'epoca 88 milioni di vecchie lire).

L'INVESTIMENTO

La Provincia ha presentato al Ministero la richiesta di finanziamento per la costruzione della nuova scuola in tre stralci per un investimento stimato di 9 milioni di euro. Già aggiudicata la progettazione dell'intervento che accor-

perà nella nuova scuola, all'interno del campus scolastico, anche l'Itis, che fa parte del "Città della Vittoria" e che lascerà così la sua storica sede di via Cavour a Serravalle. La questione, nei giorni scorsi, è stata affrontata anche in giunta comunale. Il Comune si è impegnato ad avviare uno studio complessivo sul campus scolastico sul quale oggi gravitano circa 3.500 studenti e insegnanti dell'alberghiero "Beltrame", del liceo scientifico "Flaminio", del liceo artistico "Munari" e dell'Ipsia "Città della Vittoria". Con la nuova scuola, l'afflusso giornaliero salirebbe a 4mila persone.

IL MASTERPLAN

«La Provincia ha disposto un po' di milioni di euro per la nostra città con l'intento di unire Itis e Ipsia in una nuova scuola nell'attuale campus scolastico - spiega il sindaco Antonio Miatto - La soluzione pensata dalla Provincia era di smantellare l'Ipsia un pezzo alla volta, garantendo così qui nel corso dei lavori anche le lezioni, andando poi a ricostruire in più anni la scuola là dove è oggi.

Noi abbiamo rilanciato e offerto il nostro appoggio: stiamo ora esplorando la possibilità di acquisire i terreni dietro a Vittorio 2, così da ampliare il campus scolastico e realizzare qui la nuova scuola. Per fare questo serve una valutazione generale, un masterplan, che ne valuti la fattibilità, dalle pendenze per le fognature alla circolazione interna, solo per fare degli esempi. Se ciò sarà fattibile, ci sarà un impegno da parte della nostra amministrazione per acquisire quei terreni».

L'OPPORTUNITÀ

L'area tra il Meschio e il campus scolastico oggi, di proprietà privata, è a prato. In questo caso la vecchia Ipsia verrebbe abbattuta. «Ci ritroveremo - conclude il sindaco - in via Vittorio Emanuele II con un'area di 10mila metri quadrati di proprietà comunale a disposizione». Il masterplan dovrà ora individuare i punti critici e le prospettive di sviluppo del campus scolastico a due passi dal centro città.

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ISTITUTO L'Ipsia in via Vittorio Emanuele che il comune vorrebbe demolire; l'area nel campus dove verrebbe costruita la nuova sede





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

Asilo, accordo col Cesana a giugno i lavori antisismici

VITTORIO VENETO

Via libera dall'Istituto Cesana Malanotti alla convenzione con il Comune per la messa a norma antisismica dell'asilo di San Giacomo. A distanza di mesi - l'incontro tra Istituto e Comune che pose le basi per la convenzione si tenne il 3 agosto 2020 - l'atto è stato formalmente sottoscritto dall'Ipab e i lavori potranno ora partire. «Avvieremo l'intervento non appena l'anno scolastico in corso si sarà concluso, quindi dopo il 30 giugno» annuncia il sindaco Antonio Miatto. L'immobile di via San Fermo è di proprietà del Cesana. Apparteneva all'Ente Asili Manzoni, 5 anni fa confluito per incorporazione nell'Istituto. Nel 2017 venne siglata la convenzione, tutt'ora in vigore, che assegna l'immobile all'istituto comprensivo "Da Ponte" a fronte di un rimborso spese che annualmente il Comune eroga all'Istituto. Ora l'amministrazione comunale si farà carico dell'intervento di miglioramento sismico dell'edificio per una spesa stimata di 200mila euro garantendo così a bambini e maestre una scuola a norma. L'Istituto dal canto suo per i prossimi 10 o più anni, in base alla spesa che sarà sostenuta per i lavori, non chiederà al Comune il canone annuo

concordato di 20mila euro. Il Cesana Malanotti inoltre interverrà sulla centrale termica per una spesa presunta di 90mila euro, beneficiando delle detrazioni fiscali per la riqualificazione energetica. Chiusa la convenzione per i lavori dell'asilo, ne rimane invece aperta un'altra, quella per la gestione del contestato vigneto sorto 2 anni fa a fianco della scuola. Come da sentenza emessa dai giudici del Tar del Veneto a inizio 2020, Comune e proprietari del vigneto, la tenuta agricola San Martino, devono siglare una convenzione per la gestione delle viti nel rispetto dei bambini che frequentano la scuola. «Noi siamo pronti anche per siglare questa convenzione, di fatto manca solo la firma - aggiorna il sindaco - Da parte dei privati c'è tutta la buona volontà per firmare. Rispetto al testo prodotto un anno fa, l'unica variazione è che la convenzione avrà durata di un anno, riservandoci di aggiornarla fra un anno quando l'impianto avrà tenuto la certificazione biologica. Questo è il secondo anno che le barbatelle vengo coltivate con metodo bio, ma per essere certificate servono tre anni. Nella convenzione si parla anche dell'esecuzione dei trattamenti in assenza dei bambini o di schermature a tutela dell'asilo». (c.b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CONVENZIONE L'asilo di via San Fermo verrà messo a norma

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



I proprietari di immobili

Confedilizia: «Decreto Sostegni, bene gli incentivi agli affitti commerciali»

VENEZIA «Le anticipazioni sui contenuti del secondo decreto "Sostegni", e di previste correzioni parlamentari al primo, aprono qualche spiraglio di fiducia ma lasciano irrisolti alcuni nodi cruciali». È il commento di Luca Segalin, segretario generale di Confedilizia Venezia alle misure di aiuto previste dal Governo. «Positiva - spiega Segalin - è la conferma dell'acquisita consapevolezza, da parte del Governo, di quanto da tempo vanno dicendo sia Confedilizia sia le associazioni del commercio, dell'artigianato e della ristorazione: e cioè che per gli affitti commerciali sono necessari sostegni e incentivi. Bene, quindi, che si pensi a rinnovare il credito d'imposta del 60 per cento, ad eliminare la tassazione dei canoni non riscossi e a

introdurre la cedolare secca». «Positivo - prosegue - è anche che si miri a ridurre il peso dell'Imu per alcuni soggetti, ma si tratta di un intervento da fare in modo adeguato».

«A proposito di blocco sfratti, infine - conclude Segalin - occorre finalmente interrompere questa inaccettabile violazione dei diritti dei proprietari, che sta esasperando migliaia di famiglie in estrema difficoltà economica, non più in grado di sostituirsi allo Stato, sostenendo spese e tasse per immobili che il Governo ha sottratto alla loro disponibilità facendo carta straccia di sentenze ottenute dopo anni di mancati pagamenti e costosi contenziosi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La linea del Comune: stadio Penzo da modernizzare

Lo stadio Penzo non va abbandonato, ma migliorato e modernizzato secondo le esigenze del campionato di calcio. Ma c'è anche chi lo vorrebbe far diventare una struttura polivalente, in grado di ospitare altri sport: la discussione, ieri, è approdata in commissione consiliare a Ca' Farsetti, ma anche in municipalità. Le idee non mancano, ma per ora la struttura resta dedicata al gioco del pallone. La convenzione è in scadenza, l'intenzione dell'amministrazione è di rinnovarla e di svolgere presto i lavori di adeguamento dell'impianto di illuminazione per permettere alla squadra di iscriversi al prossimo campionato.



SANT'ELENA
 Lo stadio Penzo

Ghio a pag IX

Stadio, la linea di Ca' Farsetti: «Si deve valorizzare il Penzo»

► In commissione il punto sugli impianti sportivi, ma si è parlato dello stadio ► Il vicesindaco: «Sono affezionato a quell'impianto, va modernizzato»

**INTERVENTI
 DEI CONSIGLIERI
 COMUNALI TONON:
 E GASPARINETTI:
 «RAPPRESENTA
 UNA RISORSA»**

SPORT E LAVORI PUBBLICI

VENEZIA Lo stadio Pier Luigi Penzo non va abbandonato ma restaurato e modernizzato secondo le esigenze del campionato. Ad affermarlo ieri a gran voce sono stati molti consiglieri durante la riunione della decima commissione consiliare, in seduta congiunta alla quarta e alla settima commissione, così come il presidente Marco Borghi, a nome della Municipalità di Venezia Murano Burano. La consigliera Cecilia Tonon (gruppo Venezia è Tua) ha sollevato il fatto che molti consiglieri amano lo stadio Penzo, e sono tifosi del Venezia ed è stata lanciata l'idea di un focus di tutte le forze politiche insieme per rilanciarlo.

IL "CASO PENZO"

La seduta, in realtà, aveva come tema lo stato di fatto e la gestione degli impianti sportivi, ma il discorso è caduto anche sul Penzo, per l'intervento del capogruppo di Terra e Acqua Marco Gasparinetti che ha chiesto un ripensamento dello stadio come struttura polivalente. «Lo stadio Penzo attende dal 1991 un recupero vero e proprio - ha detto Gasparinetti - In Comune giace un progetto dell'architetto comunale Vidal (esiste anche una pubblicazione) per il rifacimento integrale mantenendo lo spirito dello stadio anni '30. Con quel progetto si avrebbe uno stadio che può ospitare 20.000 spettatori, le tribune coperte per il calcio e sarebbe un gioiello in mezzo all'acqua. D'estate potrebbe essere luogo di concerti ed eventi per la Biennale o la Coppa Davis di tennis. Quello dell'architetto Vidal è un buon progetto perché allargherebbe il sedime dello stadio, cioè la parte del sotto la tribuna, e verrebbero fuori diverse palestre, dando così risposta alle esigenze della

città per tutta la settimana. Il progetto è aggiornabile ma rimane molto buono».

L'AMMINISTRAZIONE

Pronta la risposta del vicesindaco Andrea Tomaello che ha sottolineato come gli ultimi interventi allo stadio non siano stati fatti dieci anni fa. «Lavori vengono fatti periodicamente dalla società che c'è l'ha in gestione - ha affermato Tomaello - La convenzione sta scadendo e abbiamo già avuto contatti per rinnovarla. La società sta continuando ad investire nel Penzo e non ha nessuna idea di andare altrove a giocare. Inoltre sono molto affezionato a questo stadio e c'è tutta la volontà di salvaguardarlo e migliorarlo». L'amministrazione intende effettuare velocemente



una nuova concessione che metta insieme le esigenze del Comune e della società. Al più presto saranno fatti lavori all'impianto di illuminazione per permettere al Venezia di iscriversi al campionato del prossimo anno. Tomaello e Zaccariotto hanno anche illustrato i lavori di manutenzione straordinaria effettuati dall'amministrazione comunale e quelli in programma, tra cui quelli della palestra "Gigi Marsico", ex "Umberto I", a Cannaregio, in gestione all'Alvisiana basket e della palestra del centro sportivo "Costantino Reyer" a Sant'Alvise. Nel primo caso si provvederà all'impermeabilizzazione del tetto della palestra oggetto di infiltrazioni d'acqua che nel tempo avevano compromesso il parquet. Nella palestra di basket del centro sportivo di Sant'Alvise, invece, verranno messe in sicurezza due capriate in legno danneggiate.

Daniela Ghio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LO STADIO Una veduta aerea del Penzo a Sant'Elena

Lido di Venezia

**Errori di progettazione sul palacinema
La Corte dei conti chiede due condanne**

La procura regionale della Corte dei conti ha chiesto due condanne per il danno causato alle casse pubbliche dagli errori nel progetto per il nuovo Palacinema del Lido di Venezia, mai realizzato dopo il rinvenimento di una discarica di amianto nel sottosuolo.



Amadori a pagina XI LIDO Il "buco" ricoperto

«Palacinema, da risarcire danni per quattro milioni»

►La Procura regionale della Corte dei conti ►Progetto bloccato a causa dell'amianto: ha chiesto la condanna di due ingegneri l'analisi del sottosuolo non era stata fatta

**L'OPERA PUBBLICA
MAI REALIZZATA
È COSTATA
BEN 12 MILIONI,
ERRORI COMMESSI
ANCHE DALL'IMPRESA
IL PROCESSO**

VENEZIA La procura regionale della Corte dei conti ha chiesto due condanne per il danno provocato alle casse pubbliche dagli errori nel progetto per la realizzazione del nuovo Palacinema del Lido di Venezia, mai realizzato dopo il rinvenimento di una discarica di amianto nel sottosuolo.

La discussione del procedimento è avvenuta ieri, in via telematica, per evitare il rischio di possibili contagi da Covid, con giudici, accusa e difesa collegati attraverso un'apposita piattaforma telematica.

Sotto accusa il Responsabile unico del procedimento (Rup), l'ingegner Fabio De Santis, al quale viene chiesto un risarcimento di 2 milioni 876 mila euro e il coordinatore della Struttura di missione, l'ingegner Raniero Fabrizi (1 milione e 232 mila euro), a fronte di un danno complessivo quantificato in oltre 12 milioni di euro.

GLI ERRORI

Il viceprocuratore che si è occupato delle lunghe e complesse indagini, Giancarlo Di Maio, ritiene che metà del danno sia addebitabile agli errori della ditta che si era aggiudicata i lavori, la Sacaim, alla quale però non può essere chiesto nulla in quanto l'amministrazione comunale di Venezia ha già definito i rapporti con l'impresa con una transazione dopo l'abbandono definitivo del progetto.

La richiesta di condanna degli ingegneri romani De Santis e Fabrizi ammonta complessivamente a poco più di 4 milioni, a fronte di un danno addebitato loro pari a 6.3 milioni: la Procura, infatti, ha ritenuto di effettuare una riduzione alla luce della complessità della questione, gestita in tempi ristretti e con l'intervento di una miriade di soggetti diversi.

LA DIFESA

Di fronte alla Corte dei conti, presieduta da Guido Carlino, la difesa dei due incolpati si è battuta per dimostrare l'insistenza delle accuse, sostenendo principalmente che nessuna censura può essere mossa a De Santis e Fabrizi e che, in ogni caso, non vi è prova dell'esistenza di un nesso di causa tra le mancate indagini archeologiche (che avrebbero potuto evidenziare la presenza

di amianto nel sottosuolo) e il danno conseguente alla mancata realizzazione dell'opera. Secondo i legali, comunque, le pretese della Procura sono finite in prescrizione per il troppo tempo trascorso dai fatti.

COMMISSARIO "SCAGIONATO"

L'indagine fu avviata dopo un esposto presentato dal Codacons nel 2011. Inizialmente gli accertamenti avevano riguardato anche il commissario straordinario e due sub commissari (poi diventati tre) delegati ad occuparsi della gestione degli interventi e del bando dei lavori (per un importo complessivo di 94.5 milioni di euro), ma la Procura ha ritenuto che non possa essere contestata loro alcuna responsabilità. Senza colpe, infine, anche i componenti della Commissione tecnica.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



IL "BUCCO" L'area nella quale era stato progettato di realizzare il nuovo Palacinema

Economia

Gli artigiani contro l'aumento dei prezzi delle materie prime

L'impennata dei prezzi delle materie prime rischia di vanificare gli incentivi per la ripresa del comparto edilizio.

Bagnoli a pagina XII

Prezzi alle stelle, trema l'edilizia

► Imprese in difficoltà nonostante le agevolazioni ► Aumenti inspiegabili dei costi per le materie prime varate per il rilancio di un settore in crisi dal 2008 «Così si rischia di vanificare gli effetti del bonus casa»

L'ALLARME

MESTRE Prezzi folli. «Una fiammata». E Superbonus 110% a rischio. L'edilizia lancia l'allarme, spiegando come la speculazione sul costo delle materie prime, che coinvolge tutta la filiera, dalla produzione alla vendita, minacci di vanificare gli effetti positivi delle agevolazioni. Gli interventi per riqualificare il patrimonio immobiliare stanno aiutando il settore delle costruzioni a risollevarsi da una crisi che dura dal 2008, e che l'emergenza sanitaria ha senz'altro accentuato. Ma ecco sopraggiungere i rincari, definiti «inaccettabili» dalla Confartigianato metropolitana - «Anche perché le forniture incidono del 60% sul costo finale» - e segnalati per la Cna Costruzioni Venezia da quattro imprese su cinque (il 79% del campione nazionale).

L'IMPENNATA DEI PREZZI

Nello specifico, rispetto a prima della pandemia, l'aumento più importante riguarda i metalli, registrando +20,8% con punte che superano il 50. A seguire i termoisolanti, con +16% e massime che oscillano tra 25 e 50%, i

materiali per gli impianti a +14,6 con punte oltre il 25%, e il legno con +14,3%. Crescono anche malte e collanti (9,4%), laterizi (11,3), impiantistica e serramenti (10%). L'indagine del Centro studi Cna nazionale conferma che le misure agevolative stanno ottenendo un impatto positivo: non solo impulso alla domanda ma effetto benefico sull'organizzazione. «Questo scenario - spiega il segretario metropolitano di Cna Costruzioni, Loris Pancino - vede però addensarsi all'orizzonte nuvole cupe che potrebbero stravolgerlo, a causa delle dinamiche internazionali e dei comportamenti speculativi». Il rischio più evidente che provocano i rincari è la «drastica riduzione della marginalità. Le Pmi del comparto assistono inermi - prosegue Pancino - non potendo adeguare alla crescita dei costi il controvalore dei contratti sottoscritti, anche per l'obbligo di legge che impone di giustificare i costi attraverso i prezzari ufficiali, che ancora non sono aggiornati agli aumenti».

Ai dati della Cna si aggiungono quelli della Confartigianato Metropolitana (ferro oltre il 100%, polietilene +40, rame +17%), che parla di «eccezionale ingiustificato incremento che

mette in crisi la ripresa del settore, vanificando il sistema dei Bonus-casa e rendendo ogni lavoro più costoso per la committenza, con ripercussioni in termini di mancata crescita di occupazione, consumi, Pil, entrate fiscali». Per il presidente di Confartigianato Edilizia, Francesco Busato, «molte imprese del territorio sono già in grande difficoltà, anche per semplici preventivi, perché una stima dei costi oggi, quando i materiali verranno comprati tra qualche mese, significa fare i conti al buio, senza sapere le reali spese». Da qui l'appello del presidente Confartigianato Metropolitana Siro Martin ai parlamentari veneziani, affinché intercedano col ministro Giorgetti, «in modo che agisca al più presto mettendo in atto tutte le misure per arginare una pericolosa speculazione che sta sfuggendo di mano». Conviene a metà la Cgia: «Non c'è pericolo per i Bonus - sostiene Michele Furlan, presidente categoria Edili - ma certo questi aumenti sono inspiegabili, creano problemi e paura, come si fa a confermare il prezzo al committente? C'è qualcosa di sospetto, forse bloccano i materiali per alzare la richiesta: sembra fatto apposta».

Luca Bagnoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





SIRO MARTIN (CONFARTIGIANATO)

«I parlamentari veneziani sollecitano il ministro Giorgetti ad arginare una speculazione che sta sfuggendo di mano»



CARO PREZZI L'aumento delle materie prime rischia di bloccare la ripresa del comparto dell'edilizia

GRANDI OPERE L'annuncio della Regione: ai primi di maggio l'apertura del nuovo tratto di 35 chilometri tra Bassano e Montebelluna

Sboccia la Pedemontana

Ormai completato anche lo scavo della galleria nord a Malo. Le criticità maggiori sono a Castelgomberto

/// Cristina Giacomuzzo

●● Da inizio maggio si potranno percorrere i 35 chilometri tra Bassano e Montebelluna della Pedemontana. Ad annunciarlo ieri il governatore Zaia, che parla di svolta perché saranno in tutto 65 i chilometri percorribili dalla Marca a Malo, dov'è stato completato il tunnel e i disagi per gli abitanti di Vallugana dovrebbero essere conclusi. Resta la criticità di Castelgomberto. Per il governatore l'apertura del nuovo tratto tra il Vicentino e il Trevigiano «cambia la vita dei veneti perché in velocità si potrà raggiungere la Valdastico».

/// In regione pag.12



Pedemontana Veneta Un'immagine dall'alto del tratto che collega il Bassanese a Montebelluna: sarà inaugurato a maggio

PEDEMONTANA Il governatore: «Via libera al nuovo tratto funzionale per un totale di 65 chilometri su 94»

Svp, Zaia apre a inizio maggio «Da Bassano a Montebelluna»

In venti minuti si potrà raggiungere il Trevigiano

Il lotto di 35 chilometri si aggiunge a quelli già in uso

A Malo avanti con il tunnel e stop ai disagi a Vallugana

«È un via libera che cambia la vita dei veneti: in velocità dal Trevigiano alla Valdastico»

/// **Cristina Giacomuzzo**
inviata a Venezia

●● Ora è ufficiale. La Pedemontana Veneta si allunga ancora. Si potrà viaggiare per altri 35 chilometri da Bassano Ovest fino a Montebelluna. Lo ha annunciato ieri dall'unità di crisi di Marghera il presidente del Veneto, Luca Zaia. Da quando? «I primi giorni di maggio - ha dichiarato -. Il sedime in realtà c'è già tutto, ma intanto si apre questo nuovo tratto: un passaggio che cambia la vita dei veneti. Da Montebelluna

si potrà arrivare in velocità fino all'innesto con la Valdastico. Una svolta». Non solo. «Buone notizie anche per gli abitanti di Vallugana. Gli scavi della galleria a nord sono completati: vuol dire stop a detonazioni e disagi», conferma. Ma andiamo con ordine. **Da Malo a Montebelluna** Il nuovo lotto si aggiunge a quelli già operativi e così fra una quindicina di giorni la Spv sarà percorribile per poco più di 65 chilometri dal casello di Malo non più fino a Bassano ovest come oggi, ma fino a Montebelluna. Quindi passando i caselli di Bassano est, Mussolente, Riese Pio X, e Montebelluna. Se partendo da Vicenza ovest si arriva a Bassano ovest in mezz'ora, da maggio in altri 20 minuti circa si arriverà nel Trevigiano.

Cosa manca ancora La Spv è una maxi opera da oltre 94

chilometri che costa due miliardi e 258 milioni di euro che è stata cantierata nel 2011 e ancora non è finita. Cosa manca a parte il troncone centrale percorribile? A est, nel Trevigiano, il tratto che da Montebelluna arriva all'innesto con l'A27 a Spresiano. Cioè una dozzina di chilometri che sono a buon punto. All'estremità opposta, a ovest, oltre il casello di Malo che oggi è attivo è ancora tutto in lavorazione. Ecco cosa resta da fare. Uno. Il nodo delle gallerie a Malo, la parte del can-



tiere più in arretrato per via dei due sequestri. Due. Il tratto, progredendo sempre verso ovest, dove sorgerà il futuro casello di casello di Castelgomberto Valdagno, quello di Montecchio Arzignano e quindi la connessione con A4: altri quindici chilometri di cui sei in galleria. Quando sarà completata l'intera opera? Dalla Regione non ci si vuole sbilanciare: si stanno rifacendo i conti per un cronoprogramma attendibile da divulgare a breve perché in fase di aggiornamento a seguito dei rallentamenti dovuti alle forniture arrivate o in arrivo in ritardo per la pandemia.

Galleria a Malo Per quanto riguarda i lavori di scavo del-

la galleria di Malo il presidente Zaia ci tiene a sottolineare che sono finiti i disagi per i residenti di Vallugana. Come noto già alla fine dell'anno scorso, dopo il completo dissequestro da parte della Procura di Vicenza di ottobre 2020, si era sfondata parte della canna sud. «Ora si è arrivati anche alla nord - ha detto ieri Zaia - questo vuol dire che in quella zona non ci saranno più detonazioni e rumori. Gli scavi sono finiti in quella zona». Non solo. Mentre prima tutto il materiale di risulta passava per la canna a sud e per la galleria di emergenza, cioè quella che attraversa Vallugana, da adesso in poi ci saranno tre vie di usci-

ta: quella di emergenza che resterà operativa, ma il grosso percorrerà gli altri due tunnel, nord e sud in direzione est, quindi Treviso. Questo è un passo avanti importante per gli abitanti di Malo. Ma non vuol dire che la galleria sia finita. Mancano ancora un chilometro e 100 metri per la canna sud e quasi 800 per la nord per arrivare all'imbocco a ovest, quindi verso Montecchio. «Qui la cosa non è così semplice e soprattutto veloce - ha spiegato il governatore - perché si deve scavare terra e quindi si procede piano: con 60-80 centimetri al giorno contro i 4 metri che si facevano quando c'era la roccia. Questo è il punto più critico per la conclusione di tutta la Pedemontana». ●

35

I chilometri di lunghezza del tratto che da Bassano ovest a Montebelluna sarà inaugurato all'inizio del mese prossimo

4

I nuovi caselli che saranno operativi: Bassano est, Mussolente-Loria, Riese Pio X e Montebelluna

I RITARDI DA COVID

Attese da due mesi le barriere dalla Turchia

Lo stralcio funzionale da Bassano a Montebelluna è quasi concluso: i tecnici stanno effettuando gli ultimi collaudi alle opere come varie gallerie, sovrappassi e ponti. Ma manca ancora qualcosa per colpa del Covid. Si tratta delle barriere anti rumore di una parte del lotto: queste sono prodotte in Turchia e per la pandemia c'è stato un ritardo di consegna di due mesi. Finalmente sono arrivate alla dogana di Trieste e saranno consegnate nel giro di qualche giorno e montate in fretta per l'apertura del tratto. E non è stato il solo contrattempo dovuto al Covid in cantiere.



Superstrada Il casello Mussolente-Loria della Pedemontana FOTO CECCON

L'EX BARCARO ZACCARIA Le somme erano state pagate dalla società tra il 2007 e il 2009

Stanga, il "conto" del Tar Salasso da mezzo milione

Condannato il Comune alla restituzione degli oneri di urbanizzazione versati dal privato per i lavori mai effettuati: pesano per 420 mila euro

/// Nicola Negrin

●● «Condanna il Comune di Vicenza alla restituzione della somma di 421.117 euro, oltre interessi, rigetta la domanda di risarcimento del danno proposta dal Fallimento Quadrante srl e condanna il Comune di Vicenza alla refusione delle spese di lite in favore del Fallimento Quadrante, che si liquidano in 3.000 euro». Si chiude così la sentenza del Tar del Veneto che è stata pubblicata ieri; e si chiude così la partita sull'area ex Barcaro Zaccaria. La seconda sezione del tribunale amministrativo ha accolto la richiesta dei privati condannando palazzo Trissino a prelevare dalle proprie casse una cifra di quasi mezzo milione e a restituirla alla società, ora in fallimento, che tra il 2007 e il 2009 l'aveva versata per poter costruire cinque edifici alti oltre 25 metri. È una tegola non da poco per l'amministrazione, ma non è un fulmine a ciel sereno. «Preciso - interviene l'assessore al bilancio Marco Zocca - che non è un risarcimento o una condanna a risarcire un danno che abbiamo fatto. Si tratta di una normale restituzione degli oneri a chi li aveva versati regolarmente. La cifra era già stata accantonata nel fondo ad hoc che ammonta a 1,8 milioni di euro. Va detto che è ancora aperta la partita sull'escussione della fideiussione».

Nei corridoi di palazzo Tris-

sino, pare di capire, la sentenza non è letta come un campanello d'allarme. Di certo, però, costringe comunque il Comune a mettere mano al portafoglio per definire una questione che ad oggi è impantata; in tutti i sensi verrebbe da dire, visto e considerato che si sta parlando di una palude (o di un'oasi come sostengono i residenti).

Tutto nasce alla fine dello scorso anno quando, dopo aver firmato un contratto preliminare con Domus Brenta per la vendita del terreno alla Stanga e dopo aver visto l'amministrazione comunale latitare in merito alla possibilità per gli acquirenti di realizzare all'ex Barcaro Zaccaria un supermercato (al posto delle cinque torri), la società Fallimento Quadrante, attraverso l'avvocato Gianluca Ghirigatto, legale rappresentante pro tempore, chiede e ottiene l'emissione di un decreto ingiuntivo nei confronti del Comune. La richiesta viene ritenuta legittima dal Tar in quanto «i titoli edilizi del 2009 sono decaduti, per cui maturava in capo alla ricorrente il diritto alla restituzione delle somme versate a titolo di oneri di urbanizzazione»; pari a 327 mila euro. Il Comune, però, non ci sta. Presenta opposizione poiché «il Fallimento non avrebbe diritto alla restituzione, essendo stato stipulato un contratto preliminare per l'alienazione dei terreni interessati dall'intervento edilizio alla società Domus Brenta, in virtù del

quale quest'ultima sarebbe subentrata al Fallimento nella titolarità del diritto di credito vantato nei confronti del Comune». Il Tar, ricordando che «alla data odierna non consta che il contratto preliminare sia stato seguito dalla stipula di un contratto definitivo», osserva che «legittimato ad esigere la restituzione dell'indebitto deve essere ritenuto il soggetto che ha effettuato il pagamento privo di causa, mentre gli eventuali rapporti interni fra obbligato principale e terzi rimangono privi di rilievo nei confronti di chi deve restituire l'indebitto ricevuto». E quell'indebitto sono gli oneri di urbanizzazione relativi a tutti i permessi ottenuti: cinque tra il 2007 e il 2009. Il Comune in realtà avrebbe contestato «in via del tutto generica» la pretesa vantata dalla controparte per due permessi del 2019, ma il Tar ha respinto la richiesta parlando di «genericità di tale contestazione». Da qui la condanna alla restituzione della somma che non chiude, però, la partita. Perché da una parte c'è «la nostra richiesta dell'escussione all'assicurazione della polizza da 800 mila euro per quanto riguarda le opere fuori ambito», precisa Zocca e dall'altra c'è il progetto per trasformare la palude in un supermercato. Due questioni che a questo punto si complicano. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La palude L'area ex Barcaro Zaccaria da tempo si presenta abbandonata con acqua stagnante

VICENZA L'autista era in attesa del carico

Muore schiacciato dal muletto a 58 anni

/// **Valentino Gonzato**

●● L'autista Dobrivoje Basic, 58 anni, della città è stato travolto e ucciso nel piazzale della Ferroberica da un muletto. La tragedia sul lavoro è avvenuta ieri pomeriggio verso le 14.45. Indagato l'investitore per omicidio colposo. Indagini anche sul piano di sicurezza aziendale.

/// **In cronaca** pag. 18



La tragedia I rilievi in azienda

LA TRAGEDIA Il dramma è avvenuto nel piazzale della Ferroberica in via dell'Edilizia

Schiacciato dal muletto Autista muore in azienda Indagato l'investitore

La vittima di 58 anni era in attesa che il suo camion venisse caricato
La procura ha aperto un'inchiesta e sequestrato il carrello elevatore

/// **Valentino Gonzato**
valentino.gonzato@ilgiornaledivicenza.it

●● Era arrivato da poco alla Ferroberica in via dell'Edilizia per far caricare il camion. Dobrivoje Basic, autotrasportatore di 58 anni, residente in città, era sceso dal mezzo pesante e si trovava nel piazzale quando è stato travolto dal muletto guidato da un operaio, di 35 anni, dell'azienda che fa parte del Gruppo Alfa Acciai. L'allarme è stato tempestivo, ma il medico del Suem ha potuto solamente constatare il decesso. La dinamica della disgrazia è ancora all'esame dello Spisal e della questura, che sono intervenuti assieme alla scientifica e alla sezione di polizia giudiziaria della

stradale. La procura ha aperto un fascicolo per omicidio colposo, indagando l'investitore. Il carrello elevatore è stato sequestrato per permettere ulteriori accertamenti.

Secondo la prima ricostruzione di Spisal e poliziotti, il dramma è avvenuto attorno alle 14.45. In base agli elementi raccolti, l'operaio non si sarebbe accorto dell'autotrasportatore, che in quel momento pare stesse guardando nella direzione opposta. Il muletto in retromarcia lo ha quindi investito in pieno. Dall'azienda hanno subito chiesto l'intervento del Suem. Ricevuta la segnalazione, la centrale operativa ha dirottato medico e infermieri che hanno raggiunto la zona industriale ovest in una manciata di minuti. Pur-

troppo, però, per Basic, che lavorava per la Autotrasporti Scapin di Altavilla, non c'era nulla da fare. Una volta informato dell'accaduto, il pubblico ministero Alessia La Placa ha disposto il sequestro del muletto e iscritto l'investitore nel registro degli indagati. Basic, che risiedeva da anni in via Lamarmora, lascia la moglie e due figlie, una residente in città e l'altra in Bo-

snia. «Un dolore enorme - le parole commosse di Alessia Ianneo, vicina di casa - "Dodo" era una bravissima persona e viveva per la famiglia. Mancherà a tutti. Disgrazie così non dovrebbero più accadere».

«Esprimiamo la nostra solidarietà e le condoglianze alla famiglia del lavoratore deceduto, ma anche ai lavoratori della Ferroberica - afferma-



no Giampaolo Zanni e Luca Rossi, rispettivamente segretario generale della Cgil provinciale e segretario generale della Fillea vicentina -. Un fatto così tragico risulta una sconfitta per tutti: per i lavoratori, per l'azienda e per noi del sindacato. Ed è successo in una realtà, la Ferroberica, in cui siamo presenti e organizzati. Riponiamo la massima fiducia nel lavoro degli inquirenti per individuare l'esatta dinamica. Purtroppo gli incidenti mortali sul lavoro non sono mai tragiche fatalità. Dobbiamo perseverare per la formazione nel campo della salute e della sicurezza sul lavoro». Dalla Fillea fanno sapere che il dramma sarà al centro di un'assemblea alla quale parteciperanno i circa 80 dipendenti della Ferroberica. «Gli infortuni mortali non si sono fermati nemmeno con il calo produttivo dovuto al Covid, come più volte comunicato anche al prefetto, per chiedere un piano provinciale di interventi», concludono. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli accertamenti Poliziotti e Spisal nel piazzale della Ferroberica per ricostruire la disgrazia COLORFOTO

«Tangenziale Est, opera necessaria»

Sul tema Sottoriva e Marangoni di Confindustria ora rilanciano un appello: «Basta campanilismi. Utile la mediazione della Provincia»

/// **Alessandra Dall'Igna**

●● «La circonvallazione Est è fondamentale per dare ossigeno a chi vive e lavora nell'Alto Vicentino: invito i Comuni a superare l'atteggiamento campanilistico e a lavorare insieme per il bene del territorio». Pietro Sottoriva, presidente del raggruppamento Alto Vicentino di Confindustria Vicenza, non nasconde il forte disagio provocato dal mancato accordo tra i Comuni dell'area thienese interessati dalla circonvallazione Est.

Nei giorni scorsi il sindaco di Thiene Gianni Casarotto ha affermato che l'opera, almeno fino alla fine del suo mandato, rimarrà nel cassetto dato che non c'è unione di intenti con le altre amministrazioni locali coinvolte, ovvero Sarcedo, Carrè, Zugliano e Zanè, da sempre poco convinte dell'effettiva utilità dell'arteria.

Sulla questione ora intervengono Confindustria Vicenza che, assieme alla Provincia e alle cinque Amministrazioni interessate, ha portato a termine un importante studio dei flussi di traffico dal quale si evince che la circonvallazione est andrebbe a sollevare la viabilità urbana thienese dove attualmente si riversa traffico in direzione delle aree produttive e commerciali dei Comuni limitrofi.

«È sconcertante sentire che si abbandona un progetto come quello della circonvallazione est, utile al rilancio economico dell'area e al benessere viabilistico dei centri abitati, per mancanza di volontà politica - afferma Sottoriva - Non è accettabile che nel 2021, con tutto quello che sta accadendo sopra le nostre teste, il campanilismo esasperato tolga ossigeno a chi vive e lavora nell'Alto Vicentino.

Se le progettualità messe in campo in questi anni presentano delle criticità, e certamente ve ne saranno, non si capisce perché, anziché lavorare per risolverle, si voglia soltanto chiudere la partita».

Il tracciato, che risale al 2008, prevederebbe l'inizio della circonvallazione in località Barcon a Sarcedo, l'innesco nella rotonda di via Monte Grappa a Thiene, e il proseguo tra i campi a sud di Centrale di Zugliano, fino al collegamento con Zanè e Carrè.

«La conflittualità tra i rappresentanti di questo territorio - aggiunge Sottoriva - fa male ai cittadini dell'Alto Vicentino, li rende più deboli, fa loro perdere occasioni e fa loro peggiorare la qualità della vita e del lavoro; tanto è vero che i 180 mila abitanti di quest'area non hanno più alcuna rappresentanza politico-istituzionale al di fuori dei singoli comuni. Mi domando se su un tema importante, ma comunque limitato a soli cinque comuni, come quello della circonvallazione est, ci possa essere finalmente uno scatto d'orgoglio o se si preferisca continuare a giocare allo scaricabarile».

Confindustria Vicenza, poi, chiama in causa la Provincia: «Sono certo - aggiunge Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria con delega alle strategie del territorio - che ci sia la possibilità di riaprire il confronto e proseguire il dialogo sulla base di dati oggettivi dimostrando che per quest'area si possa condividere una visione più ampia che veda l'Alto Vicentino come centro pulsante. Noi continueremo a lavorare in questa direzione, ma crediamo che in questo ambito debba intervenire la Provincia a far da coordinamento, in modo che si possano superare i particolarismi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



●●
Il punto

**Il nuovo casello
a Marano
da solo non basta**

Tra le soluzioni viabilistiche proposte da Confindustria Vicenza per decongestionare la viabilità thienese figura anche il progetto del nuovo casello sull'A31 di Marano che permetterebbe di unire l'area Schio-Valdagno con l'autostrada. «Da sempre - afferma il vicepresidente Marangoni - lavoriamo per favorire il dialogo tra mondo dell'impresa e delle istituzioni fornendo contributi in termini di idee, risorse e soprattutto progetti che permettano

adottare le soluzioni viabilistiche e urbanistiche d'avanguardia. Lo abbiamo fatto con l'ipotesi di un nuovo casello autostradale Marano-Schio che sollevarebbe il thienese da parte del traffico pesante, però gli studi dei flussi ci dimostrano come questo non rappresenterebbe una soluzione idonea per tutta la gronda est. Le strade di quest'area stanno già sopportando un carico di autoveicoli superiori al previsto ed è quindi imprescindibile, per questo territorio, non abbandonare il tema della circonvallazione est» A.D.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il casello L'attuale svincolo della bretella Thiene-Schio verso via Maestri del Lavoro FOTO DONOVAN CISCATO

Perché no. L'appello dello scultore ed ex consigliere regionale
«Zaia spieghi perché non si può costruire nell'area di S. Lazzaro»

È un “eco-mostro” rispettiamo le Mura

ELIO ARMANO*

Il più bel ritratto di Padova è a Venezia ai piedi della facciata barocca di Santa Maria del Giglio: un bassorilievo con il doppio giro di mura della città, un'inconfondibile fisionomia come quella di un volto conosciuto e caro.

E, a proposito di volti, è noto che il massimo dello spregio è quello di deturparli e sconvolgerne i tratti rendendoli irrecognoscibili e impedire loro di trasmettere l'identità che li distingue. Che le antiche mura siano un bene collettivo irrinunciabile pareva finalmente assodato, visto che si è iniziato a lavorarvi al restauro e a mettere qualche timido tassello al “Parco delle Mura e delle Acque”. Ma è davvero così, visto che qualcuno si è messo pervicacemente in testa di compiere proprio ora dei danni irragionevoli e irrimediabili? Parliamo della cosiddetta “Nuova Pediatria” e delle irricevibili giustificazioni che la vorrebbero difendere, partendo spudoratamente dalla salute dei nostri bambini. Non si possono usare i minori perché, e alla faccia dell'urgenza sbandierata come un ricatto, si na-

scondono quarant'anni di rinvii e di palleggiamenti: basti pensare agli allarmi del professor Zanesco, pubblicati nel lontano 5 dicembre del 1986 proprio su questo giornale, o all'incarico dato da “Salus Pueri” a Mario Botta per “accelerare” le soluzioni (con disegni, plastici e fiumi di parole buttate al vento), e poi dalle ipotesi di utilizzare l'ospedale S. Antonio, alle inquietanti vicissitudini sull'ubicazione del nuovo ospedale, spostato ora qua ora di là come se l'Urbanistica fosse un calzino. Si potrebbe continuare, ma è meglio pietosamente fermarsi lasciando stare i bambini. Non è il progetto in sé una bestemmia, ma lo è l'idea incredibile di farlo sulle Mura come fu per la disinvolta ubicazione di Oncologia pediatrica collocata nella fossa cinquecentesca. Errare è umano, perseverare, come è ben noto, è diabolico.

L'area tra via Gattamelata e via S. Massimo con i suoi siti preromani, il canale interrato, i vecchi edifici porticati di proprietà ospedaliera (e non solo le Mura) meritavano e meritano attenzioni più che speciali. L'orribile obitorio pubblico e lo scandaloso macchinario a vista

delle lavanderie esigono da anni un riordino intelligente.

L'anno scorso sul *mattino* uno come Flavio Zanonato diceva “Perché non fare Pediatria a San Lazzaro?”. Domanda senza risposte, ora reiterata da altri importanti ex amministratori alle mute autorità sanitarie regionali. Possibile che non si consideri il vero e proprio coro di architetti, ingegneri, associazioni, contro quella che viene considerata una porcheria o più elegantemente un “ecomostro”? A San Lazzaro è possibile che il progetto sia così chiuso e rigido da escludere Pediatria? In una media città cinese hanno realizzato un ospedale in poche settimane, da noi invece si chiacchiera a vuoto da anni, dimenticando che il territorio e la cultura sono un *unicum* come la salute.

Sarebbe necessario che la nostra Regione se ne facesse carico, cambiando finalmente registro. Basterebbe che Zaia facesse solo due passi da Palazzo Balbi a Santa Maria del Giglio per capire il da farsi, a meno che non ci sia un se. Ovvero se il nuovo ospedale si vuole veramente fare... —

*scultore, ex consigliere regionale

IL PROGETTO

In via Giustiniani

Sorgerà al posto dell'ex Pneumologia, a una trentina di metri dalla cinta muraria, il nuovo edificio di Pediatria. Così è previsto dall'accordo di programma per la realizzazione del nuovo ospedale distribuito su due poli: quello di Padova Est e quello di via Giustiniani. Si tratta di un'opera da 43.430.000 euro per cui è prevista la gara d'appalto prima dell'estate, dopo la validazione del progetto.

Oltre 150 posti letto

Il progetto dello studio Striolo, Fochesato & partners prevede un edificio di 19 mila metri quadri distribuiti su 8 piani, alto 30 metri e lungo 70, che dovrebbe essere pronto nel 2023. Avrà 155 posti letto per i piccoli malati con stanze che prevedono anche lo spazio per i genitori che fanno assistenza. Previste anche diverse sale operatorie.

Tutti i contrari

Contrari alla realizzazione dell'edificio sono numerose associazioni culturali e ambientaliste cittadine. Tra le quali Legambiente, Italia Nostra, Filosofia di Vita, InCivilis, Comitato difesa alberi e territorio, Città amica. Alcuni esponenti delle quali hanno presentato un esposto presentato in Procura alla fine dello scorso anno. Esposto che a gennaio ha portato all'apertura di un'inchiesta, per ora senza indagati.





Rendering contrapposti sull'impatto della nuova Pediatria: a sinistra la versione delle associazioni secondo cui l'edificio sarebbe molto più alto di quanto diffuso nel progetto ufficiale (a destra)

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

NOVENTA

Lavori al varco arginale Un milione e mezzo per la sicurezza idraulica

NOVENTA

Con la bonifica bellica dell'area, hanno preso il via ieri i lavori di messa in sicurezza del sistema di protezione e chiusura del varco arginale di Noventa. L'intervento, tra i più importanti per la sicurezza idraulica del Piave, servirà a rinforzare i sistemi di protezione e chiusura del tunnel, che collega la golaena al paese. I lavori erano stati annunciati dal sindaco Claudio Marian. Ieri le ruspe sono entrate in azione.

«Si tratta di un intervento importante, per il quale abbiamo messo a disposizione un milione e mezzo di euro», spiega l'assessore regionale Gianpaolo Bottacin, «provvederemo alla sostituzione dei panconi esistenti e alla realizzazione di una nuova paratoia di chiusura, posta sul lato fiume, al fine di avere un secondo e indipendente sistema di sicurezza. Gli attuali panconi in lega di alluminio, privi di guarnizioni di tenuta e con evidenti problemi di filtrazione, verranno sostituiti con dei nuovi panconi in acciaio dotati di guarnizioni di controspinta idraulica, così da consentire un sistema di chiusura più rapido e sicuro in occasione delle piene del Piave». La conclusione dei lavori tra fine anno e gli inizi del 2022. «Molto importante è anche la realizzazione di una nuova paratoia a ventola per la chiusura del varco che, sempre in acciaio, garantirà in tempi rapidi la chiusura completa», conclude Bottacin, «la paratoia verrà azionata da un argano elettrico posto in sommità al varco e resterà alloggiata, quando non in funzione, in un vano a scomparsa lato fiume». —

GIOVANNIMONFORTE



DA MAGGIO SI POTRÀ CIRCOLARE

Pedemontana veneta apre al traffico il tratto di 35 km tra Bassano e Montebelluna

Oggi viene completato lo scavo della galleria di Vallugana a Malo. Adesso le ruspe sono alle prese con il traforo di Castelgomberto

Zaia: si tratta della più grande opera pubblica che l'Italia sta realizzando

Lo scavo del tunnel entra nelle fase più delicata tra le colline del Vicentino

Albino Salmaso / VENEZIA

Non è come il traforo del Monte Bianco, iniziato nel 1957 e concluso nel 1965, ma ieri Luca Zaia ha annunciato con orgoglio il traguardo per l'opera omnia dei suoi 11 anni di governo: la galleria di servizio della Pedemontana a Malo è completata.

Niente fuochi d'artificio, il brindisi si farà tra qualche settimana, quando verrà aperto al traffico il tratto Bassano-Montebelluna, 35 chilometri d'asfalto in trincea, che tagliano un paesaggio immortalato nelle tele dei grandi maestri del Rinascimento, trasformato nel dopoguerra in un formicaio di fabbriche e case seminate nella campagna. Il miracolo del Nordest corre lungo i distretti della pedemontana, con Bassano baricentro di un'area che si snoda tra Cittadella, Thiene, Schio, Montebelluna e Castelfranco, il cuore industriale del Veneto e del consenso leghista.

LA FESTA DI DUE ANNI FA

Dopo l'inaugurazione di due anni fa con Salvini e mezzo governo, Zaia non anticipa tagli del nastro solenni con brindisi al Prosecco: il Covid non lo consente. Ma ai grillini che in Regione con Jacopo Berti e a Roma con i ministri Costa e Toninelli gli hanno messo i bastoni tra le ruote, manda un messaggio chiaro: chi sperava che la Pedemontana diven-

tasse una ferita aperta sul territorio come la Salerno-Reggio Calabria ha preso un abbaglio. L'autostrada sta per essere completata.

Ci vorrà ancora qualche anno perché la vera galleria, quella di 6 chilometri tra Malo-Priabona-Cereda-Castelgomberto, è un osso duro e presenta sempre brutte sorprese. Sta per cadere l'ultimo frammento di roccia.

Ma ora inizia la parte più delicata: lo scavo del terreno. Si procede a ritmo lentissimo: 70-80 centimetri, forse un metro al giorno. Ce ne sono da percorrere 792 sul lato Nord e 1.190 in quello Sud. Zaia parla di un anno, ma forse si potrà percorrere il tunnel solo nel 2023, con la speranza che nel frattempo Rfi e A4 Holding completino il raccordo con il nuovo casello a Montecchio per collegare la A4 con la Pedemontana.

FINE DELLE ESPLOSIONI

«Sono contento che siano conclusi i lavori nella galleria di Vallugana, gli operai e i tecnici hanno fatto i salti mortali per non bloccare i cantieri durante la pandemia, con tutti i vincoli e le restrizioni imposte dalle norme sanitarie» ha spiegato il presidente.

«Per i cittadini di Malo è la fine dei disagi per i rumori e le vibrazioni causate dagli scavi con l'esplosivo e i martelloni. Purtroppo sulla galleria la ma-

gistratura ha aperto un'inchiesta in seguito alla morte di un operaio e il cantiere è stato bloccato un paio d'anni. Maso- no convinto che la più grande opera pubblica che l'Italia sta eseguendo verrà conclusa nel pieno rispetto dei vincoli contrattuali.

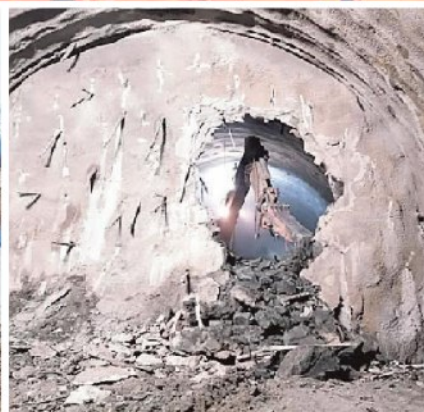
Decisiva sarà l'apertura al traffico del tratto Bassano-Montebelluna ai primi di maggio, poi si procederà in direzione Treviso. Questi 35 km si sommano agli altri 30 da Malo a Breganze, con l'innesto sulla A31 Valdastico», ha detto il presidente Zaia.

IL CRONOPROGRAMMA

A memoria, come se recitasse il rosario, poi ha snocciolato le cifre: 94 km da Montecchio a Spresiano, 2 miliardi 258 milioni la spesa, 14 caselli uno ogni 5,9 km e altri 68 km di viabilità di collegamento. 300 i milioni versati ai contadini per gli espropri. A osservarla delle colline vicentine, la Pedemontana è una "muraglia" scavata tra le risorgive con rondò e tangenziali stile Dallas. A Montecchio ci sono 8 corsie, 4 per l'autostrada e altre 4 per le tangenziali con due caselli chiesti dai sindaci, che speravano di non far pagare il pedaggio ai residenti. Non sarà così. In dirittura d'arrivo anche i cantieri da Montecchio a Trissino-Brogliano-Castelgomberto, dove inizia l'imbocco della galleria di Malo, vero ostacolo che non si arrende alle ruspe. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L' inaugurazione della Pedemontana il 3 giugno 2019: con Zaia i ministri Salvini, Fontana e Stefani. Sotto il casello di Montebelluna e la ruspa che ha abbattuto l'ultimo frammento di galleria a Malo

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

La riconversione dell'area Falck

La Milano del futuro che nasce tra i fantasmi della città d'acciaio

26

Gli anni della chiusura
L'ultima colata nelle acciaierie Falck è avvenuta nel 1995

4

I miliardi investiti
Nel nuovo quartiere dove arriveranno 50mila persone

45

Gli ettari del parco
Su cui si estenderà il progetto dello studio Foster + Partners

200

I milioni per la bonifica
Via i veleni prodotti dalle fabbriche dal 40 per cento dell'area



► **La Città della Salute**
Si chiamerà così la zona che ospiterà le aree sanitarie

Ruspe al lavoro a Sesto per recuperare i vecchi capannoni: un maxi cantiere che resterà aperto quindici anni

Il San Raffaele sposterà lì un triennio della sua università e un pezzo di ospedale. E poi saranno riuniti il neurologico Besta e l'Istituto dei tumori

di Alessia Gallione

MILANO – La città dell'acciaio dorme da 26 anni. Era il dicembre del 1995 e l'ultima colata che ha sigillato

un secolo di storia economica – non solo siderurgica – di questa parte di Paese e di lotte operaie e sindacali, si è simbolicamente allungata anche su quella Pompei industriale che da allora è diventata l'ex Falck di Sesto San Giovanni. Di quel tempo e di quella fabbrica sono rimasti, nell'immensità degli spazi, gli scheletri dei forni di fusione, delle officine meccaniche, delle torri dell'acqua e dei treni laminatoi. Ti vengo incontro come miraggi tra le dune di un deserto creato dalle ruspe che hanno dato il via «alla bonifica fatta da privati più grande d'Europa».

Questi giganteschi custodi del passato sono destinati a risorgere, nel progetto disegnato dallo studio Foster + Partners che porta il nome di Norman Foster, con sport, ristoranti, intrattenimento, coworking, dentro un parco che si estenderà per 45 ettari. Perché adesso questo pezzo di Milano alle porte di Milano si prepara a rinascere. Come un nuovo quartiere che progressivamente crescerà e con un investimento che potrebbe aggirarsi sui 4 miliardi, per portare nell'ex città delle fabbriche 50 mila persone. Tra questi, moltissimi giovani, visto che il San Raffaele è in trattativa per spostare qui un triennio della

sua università e un pezzo di ospedale. E anche i medici e pazienti della Città della Salute, che qui riunirà due poli come il neurologico Besta e l'Istituto dei tumori, un progetto essenziale per rendere più efficienti due ospedali costretti sinora in spazi troppo stretti.

Nella crisi generata dal Covid che ha rallentato la corsa di Milano, c'è dunque un forte segnale in controtendenza: gli investimenti immobiliari, a cominciare da quelli internazionali, non sono stati cancellati. E, oggi, la metropoli vive o si prepara ad aprire grossi cantieri: da Mind, l'ex area dell'Expo 2015 che sta diventando un Parco della ricerca, ai sette scali ferroviari su cui si proietta la città del 2030. È in questa mappa che bisogna inserire quello che accadrà alle ex acciaierie Falck, un milione e mezzo di metri quadrati, il 12 per cento della superficie del comune di Sesto San Giovanni. Sono rimasti congelati, «una ferita nel tessuto urbano della Grande Milano che è un tutt'uno», dice Giuseppe Bonomi, da quasi due anni alla guida di MilanoSesto, la nuova compagine che si occuperà della riqualificazione. In vent'anni, ci hanno provato in tanti. Da Giuseppe e Luca Pa-



sini all'ultimo imprenditore Davide Bizzi, passando per l'immobiliarista Luigi Zunino che, prima di essere travolto dai debiti, aveva affidato il sogno della rinascita a Renzo Piano. Adesso, però, «siamo alla svolta», assicura Bonomi. Il piano è ripartito con il nuovo assetto di MilanoSesto che possiede la proprietà e lavora con due colossi: Prelios, che cura l'asset e il project management, e l'americana Hines, che ha coinvestito con Cale street - società sostenuta dal Kuwait investment office - 500 milioni per lo sviluppo del primo lotto. «Ma abbiamo un'opzione di esclusiva anche sui successivi. Questa è un'occasione unica in Italia per creare il primo vero progetto di mix tra funzioni e generazioni diverse», dice l'amministratore delegato di Hines Italia, Mario Abbadessa.

Per capire quanto siano affondate le ruspe che stanno ripulendo la terra bisogna viaggiare fino al cuore dell'ex stabilimento Concordia: fino

a 15 metri di profondità tanto che il relitto dell'enorme forno T5 - nei vecchi piani doveva diventare un centro commerciale; ora si pensa a negozi, spazi museali e culturali - sembra una nave spaziale che galleggia su un pianeta disabitato. Le bonifiche, con il sostegno di Banca Intesa, hanno cancellato i veleni «dal 40 per cento dell'area con un investimento di circa 200 milioni», dice Bonomi. Continueranno. Ma ora si passa alla costruzione, per lotti, che durerà 15 anni.

Si comincia dal lotto chiamato Unione 0. Il cantiere iniziale si muoverà il mese prossimo, a maggio, e sarà quello per la nuova stazione ferroviaria con un ponte, questo sì su disegno originario di Renzo Piano, che sorvolerà i binari e servirà per ricucire l'area con Sesto. Poi, da ottobre, la parte privata. «Stiamo parlando di 250 mila metri quadrati, come tutta Porta Nuova a Milano, con appalti da 500 milioni a imprese italia-

ne che creeranno un indotto per più di 3 mila operai e oltre 40 società di progettazione e architettura», dice Abbadessa. Il primo pezzo di città nella città dovrebbe arrivare a fine 2024: case, prevalentemente in affitto e a «prezzi accessibili», uffici, uno studentato da 1.700 posti, un hotel, le storiche strutture industriali recuperate, una porzione del parco. A dare forma agli edifici una squadra di firme dell'architettura: lo studio Antonio Citterio Patricia Viel, Barreca & La Varra, Park Associati, Scandurra Studio Architettura. Entro il 2021, ecco i lavori, anche questi a lungo attesi e tormentati, per la Città della Salute con altri 450 milioni in gran parte pubblici. Un ulteriore tassello potrebbe essere il San Raffaele. L'ambizione finale, in fondo, non è mai cambiata. «Allargare i confini di Milano in quella che non è una periferia, ma parte integrante della città», dice Luigi Aiello, il direttore generale corporate di Prelios.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Il progetto

In alto, una ricognizione dell'area dei tecnici; sopra, un rendering del progetto concluso dello studio Foster + Partners

26

Gli anni della chiusura
L'ultima colata nelle acciaierie Falck è avvenuta nel 1995

4

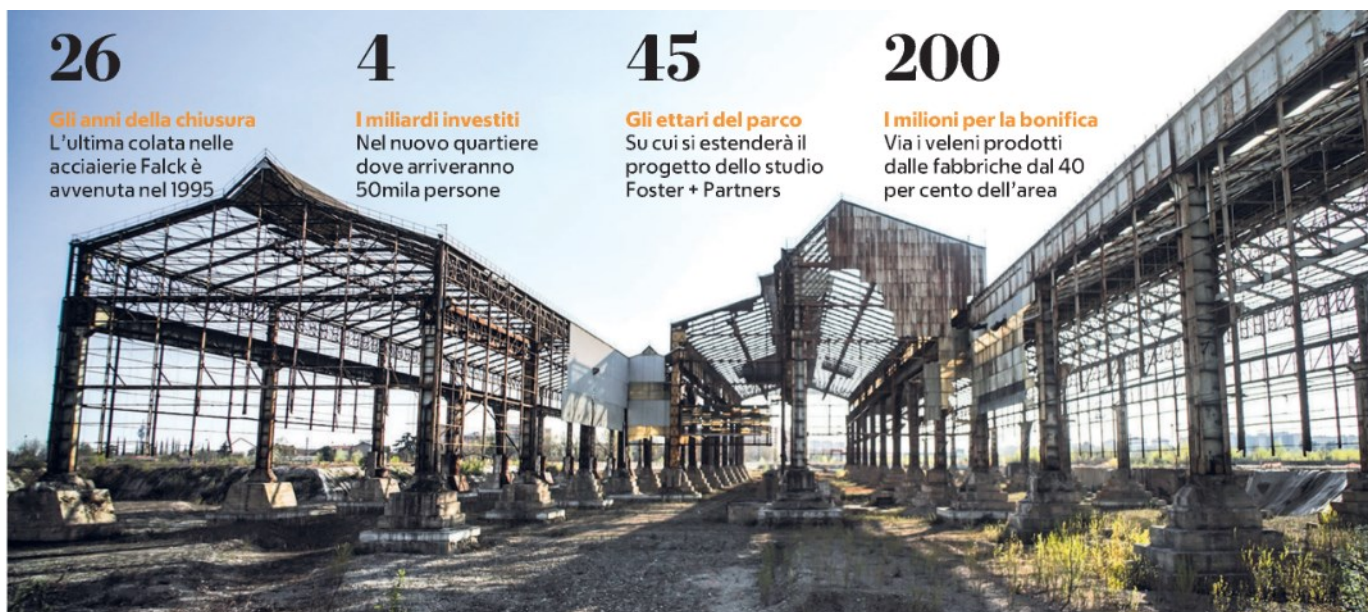
I miliardi investiti
Nel nuovo quartiere dove arriveranno 50 mila persone

45

Gli ettari del parco
Su cui si estenderà il progetto dello studio Foster + Partners

200

I milioni per la bonifica
Via i veleni prodotti dalle fabbriche dal 40 per cento dell'area



NICOLA MARRISI/AGF