

Rassegna del 05/05/2021

SCENARIO

05/05/2021	Arena	14	Da Roma fondi per 3,5 milioni L'interporto ora può crescere	Vincenzi Nicolò	1
05/05/2021	Arena	14	Piano «green» per le case Agec di Borgo Roma	C.B.	3
05/05/2021	Arena	14	Residenze «verdi», svolta per Quinzano	F.L.	4
05/05/2021	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	E l'Ater cede ventisette appartamenti	D.D'A.	5
05/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Mantovani arriva l'omologa al concordato - Ok al piano, Mantovani esce dalla crisi	Nicoletti Federico	6
05/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Le piante facoltative e i dubbi sull'ombra Gli architetti: abbassare la torre? Si può	Zicchiero Monica	8
05/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	A4 chiusa: quarta volta «Terza corsia qui l'urgenza»	A.R.T.	10
05/05/2021	Corriere delle Alpi	18	Lavori in galleria Sotto il Baldo a doppio senso per cinque mesi - A27, chiusa per venti settimane la galleria del monte Baldo	...	11
05/05/2021	Corriere di Verona	6	L'interporto si prepara al tunnel del Brennero	L.A.	12
05/05/2021	Gazzettino	8	A4, l'imbuto che "annulla" la terza corsia - Quel "collo di bottiglia" che rischia di vanificare la terza corsia sulla A4	Zanirato David	13
05/05/2021	Gazzettino Padova	7	Palazzi storici in vendita: come cambierà la città - Edilizia, in vendita i "gioielli": così può cambiare volto la città	Cozza Nicoletta	16
05/05/2021	Gazzettino Venezia	8	Grandi navi, riunione di maggioranza sul disegno di legge	...	18
05/05/2021	Gazzettino Venezia	8	Mose, cerniere corrose «La scelta fu di Paolucci perchè oggi si dimette?»	re.ve.	19
05/05/2021	Gazzettino Venezia	14	Caos traffico in Romea, Ferro torna alla carica con l'Anas	Degan Diego	21
05/05/2021	Gazzettino Venezia	5	Si riduce l'affitto per la crisi Il giudice annulla lo sfratto	Amadori Gianluca	23
05/05/2021	Gazzettino Venezia	5	«Il blocco deve finire presto»	...	25
05/05/2021	Gazzettino Venezia	19	Terza corsia in A4, esplose la rabbia dei sindaci - Terza corsia dell'A4, si mobilitano i sindaci dei Veneto Orientale	Infanti Teresa	26
05/05/2021	Gazzettino Venezia	19	Ieri l'ennesimo incidente Quattro feriti, uno grave	Corazza Marco	28
05/05/2021	Mattino Padova	11	Superbonus, affare da 20 milioni per 120 alberghi tra città e provincia	Sandre Riccardo	29
05/05/2021	Nuova Venezia	27	Scontro con tre camion Gravissimo un autista	Padovano Rosario	31
05/05/2021	Nuova Venezia	27	«Il casello a Bibione e un tavolo tecnico per sbloccare il caso»	R.P.	33
05/05/2021	Nuova Venezia	26	Nuovo incidente in A4 La terza corsia è lontana - Se l'Europa si ferma a San Stino Per la Terza corsia non c'è un euro	Ferrazza Daniele	34
05/05/2021	Piccolo	15	Nodo ferroviario di Opicina Il rinnovo parte da sette binari	D. d. a.	37

QUADRANTE EUROPA Lo snodo veronese ottiene finanziamenti dal bando nazionale per il potenziamento degli scali

Da Roma fondi per 3,5 milioni L'interporto ora può crescere

Viabilità di accesso, collegamenti con le autostrade e interventi di risparmio energetico Gasparato: «Verona sempre più efficiente». Sboarina: «Una rivoluzione infrastrutturale»

Pavimentazione su 16mila metri quadrati a ridosso della ferrovia per aumentare le operazioni

Nicolò Vincenzi

●● Più di tre milioni di euro in arrivo da Roma da investire all'interporto di Verona al Quadrante Europa. Serviranno per implementare la capacità infrastrutturale del nodo scaligero, ottimizzare gli spazi, senza dimenticare l'impatto ambientale. E, aspetto non trascurabile, per il maggior comfort degli autotrasportatori che da tutta Europa transitano, e si fermano, a Verona.

Potenziamento Era l'estate del 2020 quando il Mit, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aveva indetto un bando per potenziare gli snodi italiani. Fondi per un totale di 45 milioni di euro a cui anche Verona si è fatta trovare pronta. In particolare, con i 3 milioni 456mila euro complessivi a disposizione dell'Interporto verrà realizzata la viabilità pubblica di connessione fra quella attuale e

quella dei futuri insediamenti logistici dell'area. E quindi collegamenti con la viabilità cittadina e gli accessi alla A4 Milano-Venezia e alla A22 Modena-Brennero.

L'investimento, poi, riguarderà anche interventi di sostenibilità e riduzione dell'inquinamento luminoso con la sostituzione dell'attuale impianto con una a tecnologia led. Questo comporterà riduzione di anidride carbonica e risparmio energetico. Verrà poi realizzata una nuova pavimentazione in calcestruzzo di 16mila metri quadrati sui lati del fascio ferroviario. Intervento che consentirà di aumentare il volume di operazioni con evidenti risparmi di tempo.

Efficienza La trattativa che ha portato al bando del Mit era stata portata avanti da Matteo Gasparato, presidente dell'Unione interporti riuniti e presidente anche del Consorzio Zai, con l'allora ministro Paola De Micheli. «Sono particolarmente fiero di questo risultato», commenta ora proprio Gasparato, «anche perché abbiamo iniziato il percorso quando ancora non si parlava di Recovery Plan». Dei 45 milioni messi a disposizione il 22 per cento sarà distribuito fra gli

snodi di Verona, Padova e Portogruaro. «Segno», continua il presidente del Consorzio Zai, «dell'attenzione del ministero verso questi nodi. Senza dimenticare che Verona, in questo senso, vuole essere sempre più efficiente».

Prospettiva I fondi, nella città scaligera, sono necessari soprattutto in vista dell'apertura del tunnel di Base del Brennero prevista per il 2027. Questo, per altro, permetterà all'Interporto veronese di aumentare notevolmente il proprio volume di traffico merce lungo l'asse del Brennero e il corridoio scandinavo-mediterraneo. Agli interventi si deve poi aggiungere la realizzazione di un nuovo terminal, già inserito nel masterplan, da 750 metri che sorgerà nell'area nord dello snodo.

«Parliamo di un ottimo lavoro», sottolinea il sindaco Federico Sboarina, «che si inserisce in quella che chiamo rivoluzione infrastrutturale del nostro territorio. Rivoluzione che si completerà nel 2026, quando in città si terrà la chiusura dei giochi olimpici».

Soddisfazione la esprimono anche il presidente della provincia Manuel Scalzotto e Andrea Prando della Camera di Commercio. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SERVIZI Una parte degli investimenti per la qualità della vita degli operatori

Telematica per le soste e garanzia di sicurezza

Investimenti Una parte dei fondi che arriveranno dal Ministero all'Interporto veronese serviranno per il comfort, e la sicurezza, degli autotrasportatori che transiteranno, e si fermeranno, nello snodo scaligero a sud della città.

Telematica Verrà infatti realizzata un'area di sosta che sarà connessa alla futura rete telematica del Mit (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). Grazie a questo collegamento gli autotrasportatori potranno sapere quanti sono i posti liberi per la sosta, i tempi per



In rete La presentazione

l'accesso e ulteriori disponibilità. Verranno, poi, aumentati gli stalli e verrà installato un sistema di videosorveglianza attivo 24 ore su 24. Questo servirà, oltre a ridurre i furti di merci nel

parcheggio, anche per contenere le perdite finanziarie degli operatori logistici. Un luogo sicuro, dove gli autisti potranno trascorrere il periodo di pausa obbligatorio previsto dalle normative sui tempi di guida.

Servizi Sempre grazie alla rete telematica, infine, si potranno prenotare soste e accessi evitando così le pause in zone pericolose come gli ingressi delle aree di servizio lungo la rete autostradale. «Si passerà», come spiega il presidente del Consorzio Zai e di Uir (Unione interporti riuniti), Matteo Gasparato, «dai tradizionali parcheggi a vere aree "buffer". Qui gli autotrasportatori potranno anche trovare i servizi necessari per l'eventuale riparazione dei loro mezzi». **N.V.**



Quadrante Europa Da sinistra Manuel Scalzotto, Federico Sboarina, Matteo Gasparato e Andrea Prando MARCHIORI

QUARTIERI Nuovi alloggi sociali al Pestrino

Piano «green» per le case Agec di Borgo Roma

Il Comune punta a riqualificare
gli edifici Azzolini e Tombetta

●● Rimettere a nuovo le case Azzolini e Tombetta di Borgo Roma, e realizzare nuovi alloggi di edilizia sociale nell'area dell'ex forte Santa Caterina al Pestrino. Questi i due obiettivi messi a fuoco da palazzo Barbieri che, in sinergia con l'Agec, ha partecipato al Programma innovativo per la qualità dell'abitare inserito nella Legge di bilancio 2020.

Il programma punta a riqualificare e incrementare il patrimonio per l'edilizia residenziale sociale, con consumo «zero» del suolo. Le proposte selezionate (massimo tre per ciascun Comune o Regione) riceveranno fino a 15 milioni di euro ciascuna.

«Ci siamo orientati sulla ristrutturazione edilizia della case Azzolini, partecipando al bando che coniuga gli interventi sul contesto abitativo con la rigenerazione urbana», evidenzia l'assessore all'edilizia, Ilaria Segala. «Oltre alla sistemazione degli alloggi di edilizia sociale puntiamo all'implementazione delle rete ciclabile locale, il completamento dei marciapiedi sui tratti stradali sprovvisti e l'ampliamento del parco Santa Teresa, un tema caro a tutto il consiglio comunale che ambisce a eliminare i 17mila metri quadri asfaltati

tra via dell'Agricoltura e via Scuderlando, per ampliare il parco limitrofo».

I dettagli dell'intervento sulle case rosse tra via San Giacomo e via Capo d'Istria che, fino all'inizio dell'anno erano di proprietà dell'Inps, e sul complesso Tombetta tra via Villa Glori, via Volturno e via Scuderlando, li evidenzia il presidente di Agec, Maurizio Ascione.

«Le case Azzolini rappresentano uno dei complessi immobiliari più capienti e datati in nostra gestione, che conta 180 alloggi e garantisce numerose possibilità abitative. Il bando è ambizioso e consente di rivoluzionare l'involucro degli immobili, con una riqualificazione sull'impatto ambientale ed energetica. Il restyling, anche per le 92 case in Tombetta sarebbe completo, dal risanamento delle strutture dei piani interrati, all'ammodernamento architettonico, fino al rifacimento delle coperture, la riqualificazione energetica e il fotovoltaico».

«Il miglioramento degli edifici pubblici consente di ridurre la produzione di Co2», fa notare Segala, che presenta un ulteriore progetto, meno centrato sul bando, ma che è comunque stato inviato al mi-

nistero per le Infrastrutture. «Abbiamo già un masterplan stilato con l'università di Padova per trasformare l'ex forte Santa Caterina in Magazzini della Cultura», ricorda. «Alla parte culturale di 8 mila metri quadri museali più altri 4.800 di depositi per la Fondazione Arena, si aggiungono 3.500 metri quadri di residenziale a scopi sociali, come chiesto dalla cooperativa Cercate che installerebbe un centro servizi e una fattoria didattica. La partecipazione al bando prevede una porzione di un progetto di 27 milioni di euro per il recupero dell'area dismessa».

I tempi di risposta del ministero sono ancora incerti dopo aver ricevuto molti più progetti di quanti previsti. «Speriamo di avere notizie entro fine anno», conclude Segala. «In futuro avremo sempre più progetti pronti per avanzare richieste di finanziamenti pubblici. ● C.B.



Borgo Roma Case Azzolini



Residenze «verdi», svolta per Quinzano

●● Abitazioni realizzate con materiali ad alta sostenibilità al posto di scheletri di cemento. Un nuovo quartiere che porta nel nome l'attenzione al verde e all'ambiente, «Verona Green Living», sorgerà sulle colline di Quinzano, là dove doveva nascere, dieci e più anni fa, Borgo degli Ulivi, l'enorme complesso edilizio di quasi 200 alloggi i cui lavori erano iniziati nel 2008 per essere poi sospesi sette anni dopo, a causa del fallimento della ditta costruttrice.

Da allora tutto è rimasto come in un paese fantasma, con pareti di cemento prive di intonaco, di infissi, di ogni finitura. Un quartiere incompiuto e inguardabile.

Ora però c'è un progetto di riqualificazione urbana che parla di rinascita, in chiave sostenibile.

A garantirlo è il gruppo Pohl Immobilien, società altoatesina che sviluppa e realizza iniziative immobiliari in tutta Italia, e che sarà accompagnata nell'operazione da Volksbank - Banca Popolare dell'Alto Adige, diventata proprietaria del complesso quando l'impresa costruttrice era fallita.

Il punto di partenza della riqualificazione è un'operazione di pulizia in programma questo mese e che segna uno spartiacque con la storia passata dell'area.

«Il recupero e la riqualificazione del dismesso per inserirlo meglio nel contesto in cui giace e soprattutto per dare nuova vita a un'edificazione già esistente ma non utilizzata, abbandonata a sé stessa e quindi destinata a deteriorarsi sempre più, sono da sempre gli obiettivi primari di questa amministrazione», spiega Andrea Bassi, assessore all'Edilizia privata.

«Se poi», aggiunge, «oltre a non consumare ulteriore suolo agricolo, queste riqualificazioni vengono svolte secondo le più moderne tecniche di

edilizia sostenibile e di integrazione paesaggistico-naturalistica, non possiamo che rallegrarcene ancora di più: rappresentano infatti una modalità di recupero di ambienti dismessi che possono diventare elementi qualificanti e, perché no, delle "buone pratiche" che altri potranno seguire nel futuro prossimo».

Il nuovo quartiere conterà poco più di 40 appartamenti di diverse dimensioni, da 55 a 160 metri quadrati, anche su più piani, realizzati in un'ottica di sostenibilità, sia per quanto riguarda i materiali di costruzioni che per l'utilizzo della geotermia per l'impiantistica».

Ci saranno grandi spazi verdi sia privati che comuni, nei quali troveranno posto aree dedicate ai bambini, agli orti urbani, il tutto completamente «car-free», ovvero pedonale, perché le auto dei residenti saranno lasciate in un parcheggio sotterraneo.

Un'oasi abitativa che si rivelerà ancora più funzionale in un periodo in cui la pandemia ha trasformato alla radice anche il modo di concepire il lavoro: nell'idea dei progettisti, Verona Green Living dovrà coniugare infatti smart working e natura.

«L'area su cui interverremo ha una storia lunga e travagliata», spiega Hans Martin Pohl, amministratore delegato di Pohl Immobilien, «e anche per questo motivo sarà massima la nostra attenzione nel rispettare le caratteristiche dell'ambiente che ospiterà le abitazioni».

«Riteniamo anche fondamentale, come dimostrano i nostri interventi in Alto Adige e in tutta Italia», aggiunge, «valorizzare in un'ottica di sostenibilità aree che sono magari viste come periferiche ma nella realtà "vicine" ai centri urbani, luoghi ideali sia per vivere che per lavorare».

● F.L.



Cantiere Borgo degli Ulivi



Alloggi popolari**Bando lampo**

E l'Ater cede ventisette appartamenti

PADOVA Circa due milioni di euro. È la cifra (minima) che l'Ater spera di ricavare dalla vendita di 27 appartamenti di sua proprietà (molti dei quali ex alloggi popolari), di cui 12 in città, quattro a Teolo, tre a Mestrino, due a Galliera, due a Trebaseleghe, uno ad Abano, uno a Monselice, uno a Vigonza e uno ad Este.

Le eventuali offerte, per tentare di acquistare una o più delle abitazioni in questione, vanno presentate entro le 12 del 17 maggio prossimo nella sede dell'azienda regionale in via Raggio di Sole a Padova. Nel dettaglio, i 12 appartamenti all'ombra del Santo si trovano tre in via Tommaseo (base d'asta rispettivamente di 173 mila, 169 mila e 90 mila euro), due in via Cardan (61.500 e 72 mila euro), uno in via Rizzato (72.500 euro), uno in via Riva Villasanta (68 mila euro), uno in via Volturmo (99 mila euro), uno in via Bertacchi (74 mila euro), uno in via Filiasi (121 mila euro), uno in via Melan (76.500 euro) e uno in via Cavalieri (52 mila euro). Ieri intanto, nel lanciare il bando (lampo), il presidente dell'Ater, Gianluca Zaramella, ha ricordato come, nell'ultimo quinquennio 2016-2020, l'azienda sia riuscita a vendere ben 128 alloggi, incassando oltre 12 milioni di euro. Soldi, ha poi fatto sapere lo stesso Zaramella, che sono già stati investiti per ristrutturare le case popolari di città e provincia, soprattutto per quanto riguarda il loro efficientamento energetico.

D.D'A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOPO LO SCANDALO MOSE

Mantovani
arriva l'omologa
al concordato

di Federico Nicoletti



VENEZIA Nell'occhio del ciclone per lo scandalo Mose, la Mantovani ottiene ora l'omologa del concordato e tenta di uscire definitivamente dal lungo periodo di declino seguito allo scandalo Mose. Sul piatto ci sono 148 milioni vantati dai creditori. Su questo fronte, il piano approvato prevede di recuperarne 45, il trenta per cento. Mantovani esce così dalla lunga crisi. Il passo decisivo, ieri con l'omologa sul concordato preventivo. a pag 6

Ok al piano, Mantovani esce dalla crisi

Il Tribunale omologa il concordato: ai creditori 45 milioni. La società riparte con attività per 70 milioni

PADOVA Mantovani esce dalla lunga crisi. Il passo decisivo, che porta fuori dai guai l'ex colosso padovano delle costruzioni, che fa capo alla Serenissima Holding della famiglia Chiarotto, è avvenuto ieri, con la comunicazione dell'avvenuta omologa al concordato preventivo in continuità. L'ordinanza della prima sezione civile del Tribunale di Padova (Giuseppe Amenduni presidente, con i giudici Manuela Elburgo e Micol Sabino) mette l'ultimo timbro sul piano che fa rientrare *in bonis* la società, dopo gli anni della vicenda Mose e il tentativo del salvataggio passato attraverso l'affitto, scattato nel 2018, e la cessione del ramo cantieri a Coge, finito su un binario morto di fronte ai fondi pakistani che l'avrebbero dovuta ricapitalizzare, mai arrivati, e giunto fino al capolinea del fallimento nel settembre 2019.

Recuperato il ramo dalla casa-madre, che deteneva con i 20 dipendenti rimasti le attività di manutenzioni dell'ospedale All'Angelo di Mestre e del centro protonico di Trento, insieme alla gestione del termi-

nal portuale di Fusina, e rifatti i piani per il concordato preventivo della Costruzioni Mantovani, a dicembre di due anni fa era stato presentato il nuovo piano in continuità (consulenti lo studio Nevoni di Padova, con gli avvocati Roberto Nevoni e Andrea Olivieri per la parte legale, e lo studio Cortellazzo&Soatto con il commercialista Gianfranco Peracin per la parte finanziaria), che ha ora ottenuto il via libera dal tribunale di Padova, dopo che i creditori chirografari l'avevano accolto con una maggioranza di oltre il 70% a valle dell'adunanza dello scorso 2 dicembre. E che conferma anche alla guida della società l'attuale management guidato dal presidente Giampaolo Chiarotto e dall'amministratore delegato Maurizio Boschiero.

In ballo ci sono oltre 148 milioni per la sola parte dei crediti chirografari, che il piano punta a restituire nei primi quattro anni di attività per il 30%, per una quota pari quindi a 45 milioni di euro, entro un piano che mobiliterà complessivamente (comprendendo spese di funzionamento e pro-

cedura, debiti prededucibili e privilegiati pagati integralmente) 113 milioni.

Archiviata la vicenda Mose, Mantovani dunque riparte da un nucleo di attività di valore intorno ai 70 milioni di euro (50 per la parte della gestione delle controllate, 20 per quella dei cantieri), che prevede di proseguire i contratti di concessione tramite le società veicolo Venice Ro-port, che gestisce il terminal di Fusina, Sifa e Tressetre, e la prosecuzione delle attività per gli sviluppi delle operazioni di finanza di progetto nei diversi stadi in cui si trovano, ovvero la Superstrada Meolo-Jesolo, il Gra di Padova, l'autostrada Ragusa-Catania. Continueranno inoltre le manutenzioni dell'ospedale di Mestre e del centro di



terapia Protonica di Tinto. La Mantovani inoltre continuerà fino ad esaurimento le commesse nel porto di Aqaba in Giordania e in Tanzania.

Federico Nicoletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Nell'occhio del ciclone per lo scandalo Mose, la Mantovani ottiene ora l'omologa del concordato

● Sul piatto ci sono 148 milioni vantati dai creditori

● Il piano approvato prevede di recuperare 45, il trenta per cento



Snodo

L'ingresso del Terminal di Fusina, una delle attività su cui ripartirà la Mantovani dopo l'ok al concordato

Le piante facoltative e i dubbi sull'ombra Gli architetti: abbassare la torre? Si può

I progettisti: supermercato a coop. De Martin: discutiamo finché sarà tutto chiaro

Quartiere spaccato

La parrocchia è a favore, il comitato ha raccolto già trecento firme contro

Il progetto contestato

MESTRE La Torre di viale San Marco potrebbe non essere quel trionfo di giardini, piante e alberi che si vede nelle simulazioni. «Bellissima, complimenti - dice la consigliera di maggioranza Maika Canton, Fdi e architetto - La mia preoccupazione è che il progetto degli orti verticali si smonta se il palazzo non è abitato. E l'impatto cambia completamente. La ditta, come garantisce?» domanda. Ieri in commissione Urbanistica ha tenuto banco l'audizione degli architetti Mariano Zanon e Alessio Bolgan, autori del progetto di Genuine-Setten Genesio per realizzare un grattacielo da 6.600 metri quadri e 70 metri e un vicino supermercato da 4.500 metri quadri nell'area dell'ex campo da calcio inquinato della Real San Marco, all'altezza di via Boerio. Le serre idroponiche con tecnologia all'avanguardia e progetto di studio in collaborazione con l'università di Bologna sono il cuore ecosostenibile, estetico ed energetico del progetto. «I vetri sono fotovoltaici, producono energia, smaterializzano la Torre - spiega Zanon - Il verde au-

menta il benessere e la produzione di ossigeno, non è un puro ornamento come il Bosco Verticale a Milano». L'intendimento dei progettisti è che le serre vengano comunque realizzate ma sono «un accessorio removibile». Se gli acquirenti non vogliono coltivare aceri giapponesi, pomodori, clematidi o basilico, la lottizzazione potrebbe avere un aspetto simile al complesso realizzato all'ex deposito Actv di via Torino (torre di 80 metri e un edificio basso per supermercato e

negozi) ma con un outfit in vetro. I progettisti assicurano che il loro grattacielo può funzionare architettonicamente anche senza il verde e così il consigliere Pd Paolo Ticozzi ha chiesto un rendering. E insieme a Gianfranco Bettin, Venezia Verde Progressista, anche di poter abbassare altezze e cubature. Possibile, bisogna vedere cosa ne pensa il committente, dicono gli architetti. Il presidente della commissione Alessio De Rossi valuterà se chiamare Setten Genesio in audizione per discutere della sostenibilità economica, come chiesto dal «dem» Giuseppe Saccà. Il progetto vale 22 milioni di euro e punta a una qualità dell'abitare di alto livello: «È sfida per il mercato immobiliare», dice Zanon. Anche il lotto commerciale sarà «green», con tetto metà fotovoltaico e metà piantumato. «Ospiterà 2500 metri quadri di super-

mercato a cura di società cooperative, una caffetteria di 100 metri quadri e un'altra attività di 1.500», annuncia Bolgan. Riprendendo la richiesta del capogruppo della Lega Riccardo Brunello, la commissione ha chiesto di avere un prospetto di quanta ombra creano i 70 metri di altezza della torre in ciascuna stagione e dove, visto che il verde sopra e sotto il palazzo ha bisogno di sole per la fotosintesi. «Non c'è fretta di approvare: discuteremo solo quando tutti gli aspetti saranno chiariti - assicura l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin - L'intento dell'amministrazione è migliorare il progetto». Quello del Comitato cittadino è fermarlo: la petizione che invita l'amministrazione a bloccarlo ieri ha raggiunto le 300 firme. Il quartiere è spaccato da quando la Parrocchia di San Giuseppe nell'edizione del 29 aprile del foglio «Comunità e servizio» ha ospitato un corsivo sul tema: «Mi schiero dalla parte della realizzazione. Viale San Marco dovrebbe uscire parecchio arricchito. Se tutto restasse nei termini previsti, Mestre entrerebbe in un nuovo modo (e mondo) di vivere». Il Comitato contesta che l'opera pubblica annessa alla torre consista nel rifacimento a spese pubbliche del sagrato e il suo ampliamento con una piazza dall'altra parte della strada pavimentando uno spazio verde.

Monica Zicchiero

« RIPRODUZIONE RISERVATA





Bosco verticale

In alto un
dettaglio della
torre ricoperta
di piante, sotto
l'assemblea dei
cittadini

Incidente

A4 chiusa: quarta volta «Terza corsia qui l'urgenza»

Nuovo incidente, nuovi feriti, nuovo stop per la A4. Quattro feriti di cui uno grave e quattro ore di chiusura dell'autostrada, è questo il bilancio dello schianto verificatosi ieri mattina nel tratto di A4 compreso tra i caselli di Latisana e l'innesto per la A28. Poco prima delle 8 tre mezzi pesanti sono rimasti coinvolti in un tamponamento a catena in direzione Venezia. Uno dei feriti, il conducente di un Tir, è rimasto bloccato fra le lamiere della cabina di guida e i vigili del fuoco, giunti da Portogruaro, Latisana e Mestre, hanno dovuto liberarlo con l'ausilio di cesoie, divaricatori e martinetti idraulici.

L'uomo, che non sarebbe in pericolo di vita, è stato trasferito in ospedale in eliambulanza. L'autostrada è stata chiusa per rimuovere gli autoarticolati, pulire e ripavimentare la sede stradale a causa del gasolio fuoriuscito dal serbatoio di uno dei mezzi.

Un'altra giornata d'inferno per la A4 dopo quella di lunedì quando gli incidenti registrati

sono stati 3 in meno di 12 ore, per fortuna senza vittime. Il primo si è verificato alle 3.30, quando il conducente di un Tir ha perso il controllo del mezzo tra gli svincoli di San Stino e Portogruaro andando a sbattere contro lo spartitraffico. Il secondo è avvenuto intorno alle 10 con un'automobile finita sotto il rimorchio di un altro mezzo pesante. Il terzo episodio verso le 15.30: due Tir che si sono tamponati tra loro. Una situazione «insostenibile» secondo i vertici della Fondazione Think Thank Nord Est che, evidenziando come «l'emergenza è destinata a peggiorare con l'inizio della stagione estiva», chiedono l'istituzione di un Tavolo di confronto con Regione e Autovie. «Ci chiediamo cosa debba ancora succedere perché Autovie Venete cambi il proprio ordine di priorità sui prossimi interventi da realizzare – commenta Antonio Ferrarelli, presidente della fondazione – perché è ormai evidente che si debba procedere con urgenza al completamento della terza corsia».(a.r.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AUTOSTRADA 27

Lavori in galleria Sotto il Baldo a doppio senso per cinque mesi

PAGINA 18

VIABILITÀ

A27, chiusa per venti settimane la galleria del monte Baldo

Autostrade per l'Italia corre ai ripari in vista dell'imponente traffico dell'estate
Gli automobilisti diretti a Padova o Vicenza saranno indirizzati verso la Feltrina

BELLUNO

Disagi per chi percorrerà d'ora in avanti l'autostrada A27, all'altezza di Vittorio Veneto. È chiusa la canna sud della galleria del monte Baldo, con la canna nord che diventerà a doppio senso di circolazione. Per 20 settimane, con importanti novità per il traffico verso Treviso.

La società Autostrade sta investendo 17 milioni per rifare la calotta del forbice sud, dopo i lunghi lavori di indagine dell'autunno scorso e i riscontri effettuati quest'inverno.

In autunno altre ispezioni verranno fatte alla galleria nord sempre del Baldo ed è probabile che ne conseguirà l'esigenza di analoghe opere, quindi con altre 10 o 20 settimane di chiusura, il prossimo anno.

«I lavori nella Galleria San Baldo verranno realizzati in tre turni per coprire le 24 ore, mentre il traffico in direzione sud sarà incanalato in una corsia della canna nord», spiega Roberto Pastore, responsabile Direzione Esercizio tronco di Udine. «Sono 1800 l'ora le auto in transito nei momenti di punta, toglierne 500 o 600 vuol dire evitare le co-

de che si sono riscontrate in passato».

Una situazione che caratterizza soprattutto i pomeriggi domenicale, dalle 16 circa fino a sera inoltrata. Ecco perché già a Pian di Vedioia e a Ponte nelle Alpi, gli automobilisti provenienti dal Cadore e diretti verso Padova, Vicenza e il Veneto Occidentale saranno consigliati a raggiungere la Feltrina e a scendere per questa direttrice. Chi, invece, non vuol rischiare quel minimo di coda che comunque ci sarà al Baldo, verrà incanalato sull'Alemagna.

Coloro che frequenteranno il lago di Santa Croce e l'Alpago non potranno entrare nel casello di Fadalto o a Vittorio Nord, perché, appunto, verranno chiusi. Sospiro di sollievo, comunque: all'altezza di Nove non impatteranno, nei fine settimana, nell'impianto semaforico all'altezza della frana. L'Anas ripristinerà il doppio senso di circolazione con guardiania.

La statale Alemagna, quindi, tornerà a doppio senso di marcia, ma in caso di allerta meteo dovrà essere ripristinato il senso unico alternato e la chiusura di notte. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una deviazione per lavori all'altezza della galleria del Monte Baldo



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

Finanziamento da 3,5 milioni per interventi al Quadrante Europa

L'interporto si prepara al tunnel del Brennero

VERONA L'inaugurazione del Traforo del Brennero è prevista per il 2027. Sei anni sembrano tanti, ma passano in fretta, e a quel punto molte cose cambieranno anche per Verona, da sempre crocevia di trasporti: saremo pronti a non perdere occasioni fondamentali? Al Quadrante Europa ci si prepara, anche grazie ai nuovi finanziamenti governativi per gli Interporti. Verona riceverà così quasi 3 milioni e mezzo di euro (per la precisione 3.465.557) per quattro interventi.

Sarà realizzata una nuova viabilità di accesso all'area collegando le nuove aree logistiche con la città e con le due autostrade, la Milano-Venezia e la Brennero-Modena, intervenendo anche sul Cavalcavia Zanotto. Si ridurrà poi l'inquinamento luminoso, utilizzando la tecnologia LED, e saranno potenziate le aree fra i terminal. Si creerà infine una nuova area di sosta sicura per gli autotrasportatori dove poter trascorrere il periodo di pausa obbligatorio previsto dalle norme sui tempi di guida. Tutti interventi che po-

tranno aumentare il volume di merci in transito all'Interporto veronese. L'intervento dovrà peraltro essere completato con la realizzazione del nuovo Terminal di 750 metri nell'Area Nord, che al momento è però ancora in uno stato progettuale non maturo per la sua realizzazione.

Secondo il presidente del Consorzio Zai Matteo Gasparato, questo finanziamento è «un risultato significativo per gli Interporti italiani, che potranno dotarsi di tutte quelle infrastrutture necessarie da tempo». E secondo il sindaco Federico Sboarina è «un risultato davvero importante, per il Quadrante Europa e per tutto il tessuto economico veronese, visto che esso darà un'accelerazione al nostro Interporto, che è già un'eccellenza a livello europeo. L'apertura del tunnel del Brennero -aggiunge Sboarina - sarà una rivoluzione nella logistica per tutta l'Europa e Verona sarà già in prima fila per essere protagonista di quella rivoluzione».

L.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il focus. Viaggio nel tratto "maledetto". Ieri nuovo incidente



A4, l'imbuto che "annulla" la terza corsia

INCIDENTI Ieri nuovo scontro nel tratto fra e Latisana e San Donà di Piave. Zanirato a pagina 8

Quel "collo di bottiglia" che rischia di vanificare la terza corsia sulla A4

► Anche ieri autostrada chiusa per 4 ore dopo l'ennesimo incidente causato dal restringimento delle carreggiate. Autovie: «Gli avvisi ci sono, autisti distratti»

DALL'INIZIO DELL'ANNO 45 SCONTRI CON DUE MORTI NEL TRATTO TRA LATISANA E SAN DONÀ INTERESSATO DAI CANTIERI

PER 25 CHILOMETRI NON È STATO PREVISTO L'ALLARGAMENTO: L'INCOGNITA DEI FINANZIAMENTI LEGATI ALLA CONCESSIONE

IL CASO

UDINE Con quello accaduto nella mattinata di ieri sono 45 gli incidenti stradali avvenuti lungo l'Autostrada A4 Venezia-Trieste, nel tratto compreso tra Latisana e San Donà di Piave, uno dei più critici perché trasformato in un collo di bottiglia dopo la

realizzazione della Terza Corsia. Tra i due fiumi Tagliamento e Piave infatti le due corsie attendono ancora il loro ampliamento e nel frattempo, complice anche la ripresa del traffico post covid, si torna ad assistere al problema degli incidenti, originati il più delle volte in prossimità di re-

stringimenti o scambi di carreggiata, che a loro volta provocano code, rallentamenti e molto spes-

so anche chiusure con inevitabili disagi alla circolazione.

La causa principale? «La disattenzione di camionisti e au-



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

tomobilisti, le distrazioni, il mancato rispetto della distanza di sicurezza, nonostante abbiamo messo in campo tutti gli sforzi possibili, i messaggi ripetuti, i cartelli di avviso, le segnalazioni ribadite più e più volte per decine e decine di chilometri», spiega Davide Sartelli, direttore d'esercizio di Autovie Venete, la società concessionaria dell'arteria.

TAMPONAMENTO A CATENA

Ieri è stato riaperto alle 12, dopo quattro ore di blocco, il tratto della A4 tra Latisana e Portogruaro in direzione di Venezia, dove poco prima delle 8 c'è stato un tamponamento tra tre autoarticolati, poco dopo il ponte sul Tagliamento in comune di Teglio Veneto, vicino all'area di servizio di Fratta. «Una scena già vista più e più volte – racconta Sartelli, anche ieri sul campo a seguire le operazioni di gestione dell'emergenza e successivo ripristino della viabilità – iniziata con un lieve rallentamento segnalato da lontano, un autoarticolato carico di truciolo che viene tamponato da una autocisterna contenente palline di plastica, a sua volta colpita da un terzo mezzo pesante». Risultato: quattro autotrasportatori feriti. I pompieri arrivati da Portogruaro, Latisana e Mestre con l'autogrù hanno messo in sicurezza i camion e utilizzando ce-soie, divaricatori e martinetti idraulici liberato un autista rimasto incastrato nella cabina di un camion.

«Questi camionisti provenienti probabilmente da Trieste avevano avuto almeno sei pannelli a messaggio variabile ogni tot chilometri che informavano del cantiere, più le segnalazioni sul posto in prossimità del passaggio da tre a due corsie – spiega Sartelli –, eppure non è servito; grazie però al nostro staff collaudato e al personale messo in campo siamo riusciti a ridurre al minimo i disagi, permettendo la riapertura del tratto in quattro ore nonostante la spettacolarità dell'incidente, con materiale sparso su tutte le carreggiate e il gasolio fuoriuscito dal serbatoio di uno dei mezzi».

I NUMERI

Da gennaio 2021 a ieri sono stati 45 gli incidenti registrati nel tratto Latisana-San Donà, su entrambe le direzioni: 22 in direzione Venezia, 23 in direzione Trieste; di questi sinistri, due sono stati mortali. Riducendo l'area, lì sono stati quelli nel tratto compreso tra Latisana e Portogruaro. Complessivamente, sempre secondo i dati di Autovie Venete, le chiusure sono state quattro, di cui 3 in direzione Trieste (nello specifico 2 tra Latisana e Portogruaro, 1 tra Portogruaro-San Stino e 1 tra San Stino e Portogruaro). «Se pensiamo che quotidianamente transitano su quel tratto 30 mila veicoli e gli incidenti sono stati "solo" – spiega Sartelli – il dato dell'incidentalità è basso; occorre dunque continuare a spingere sul tema della sicurezza e della prevenzione; quello che abbiamo fatto nel recente passato anche sul tratto Villesse-Palmanova-Udine Sud con i precedenti cantieri perché anche in quel caso ci fu un'iniziale escalation di sinistri ma poi la gente ha iniziato a rispettare le segnalazioni, le distanze, prestando maggiore attenzione in prossimità delle

aree di cantiere. Ricordiamoci che stiamo lavorando per la Terza Corsia con l'autostrada aperta e il traffico di mezzi pesanti è passato dal 35 al 50% rispetto al periodo pre covid».

IL FUTURO

La conclusione dei lavori del primo sub lotto del secondo lotto (8,8 km tra Alvisopoli e Portogruaro) è prevista a fine 2022, come ribadito anche dall'ultima relazione di Autovie presentata in occasione dell'approvazione del bilancio. Per quanto concerne i restanti due sub-lotti tra San Donà e Portogruaro, 13,6 e 11,4 km, i tempi per la gara non paiono ancora maturi (riman-

gono le incognite sui finanziamenti legati alla futura concessione) anche se Autovie ritiene comunque che il Commissario per l'emergenza della A4 possa dare a breve l'impulso alla realizzazione di alcuni interventi propedeutici ai lotti, come i cavalcavia, avviando quanto prima l'iter per l'affidamento dei lavori, probabilmente entro fine anno.

LE SCELTE

C'è però chi come la Fondazione Think Tank Nord Est chiede che si corra ai ripari al più presto: «La situazione della A4, nella tratta San Donà di Piave-Portogruaro, è diventata ormai insostenibile – commenta il presidente Antonio Ferrarelli - Con l'inizio della stagione estiva, l'emergenza è destinata a peggiorare, perché alle lunghe file di camion si aggiungeranno auto e camper dei vacanzieri diretti verso le località di villeggiatura dell'Alto Adriatico. I continui incidenti potrebbero infatti allontanare una parte dei turisti. Ci chiediamo cosa debba ancora succedere perché Autovie Venete cambi il proprio ordine di priorità relativamente ai prossimi interventi da realizzare perché è ormai evidente che si debba procedere con urgenza al completamento della Terza Corsia. Per quanto riguarda i caselli, Lisert a parte, la vera urgenza è la realizzazione dello svincolo di Bibione, di cui beneficerebbe anche quello di Portogruaro, frequentemente bloccato nelle vie di adduzione. Pensare ad altri interventi (come il rifacimento dei caselli di San Stino di Livenza e Noventa-San Donà di Piave) significa ignorare le reali emergenze del territorio. In una situazione così grave – conclude Ferrarelli - non ci accontentiamo di promesse o di nuovi annunci, ma chiediamo che venga convocato al più presto un tavolo di confronto tra Regione Veneto, Autovie Venete, Comuni e categorie del territorio per definire con certezza il piano dei prossimi interventi».

David Zanirato



TAMPONAMENTO
I resti di uno dei tir coinvolti nell'ultimo incidente sulla A4, ieri mattina

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

Palazzi storici in vendita: come cambierà la città

Tre palazzi storici, Rinaldi (nella strada omonima, laterale di via Altinate), Debite (Piazza Erbe) e Dondi dell'Orologio (via Battisti 69), li ri-mette in vendita Invimit, l'immobiliare del Ministero, dopo un primo tentativo andato a vuoto: 31 milioni è il valore complessivo stimato. Un altro enorme edificio, l'ex sede del Provveditorato agli studi in via Michele Sanmicheli, lo cede la Cassa Depositi e Prestiti. Sono sul mercato, quindi, alcune prestigiose proprietà che potrebbero avere diverse destinazioni e cambiare il volto della città.

Cozza a pagina VII

Edilizia, in vendita i "gioielli": così può cambiare volto la città

►Ministero, Cassa Depositi e Prestiti e altri enti ►Da Palazzo Debite all'ex Tribunale Militare, cedono le loro proprietà: i valori sono milionari dall'ex caserma Barzon alla casa di Ruzante

MAXI OPERAZIONE IMMOBILIARE CON DISPARATE DESTINAZIONI D'USO: RESIDENZIALE, RICEZIONE E COMMERCIALE

IL PATRIMONIO

PADOVA Tre palazzi storici, Rinaldi (nella strada omonima, laterale di via Altinate), Debite (Piazza Erbe) e Dondi dell'Orologio (via Battisti 69), li ri-mette in vendita Invimit, l'immobiliare del Ministero, dopo un primo tentativo andato a vuoto: 31 milioni è il valore complessivo stimato. Un altro enorme edificio, l'ex sede del Provveditorato agli studi in via Michele Sanmicheli, lo cede la Cassa Depositi e Prestiti. Poi, candidata trovare un proprietario diverso è pure un'ex caserma, la Barzon di via Cesarotti, anch'essa in capo al Ministero. E infine, in attesa di essere alienato a due passi da Prato della Valle c'è un ulteriore edificio prestigioso, Palazzo da Zara, ex sede dell'Aeronautica in via Umberto I, il quale nel suo "curriculum" annovera ben due singolari curiosità: per una notte ha ospitato

Giuseppe Garibaldi che la mattina successiva era atteso al Bo, come testimonia la targa lapidea che ricorda la circostanza, e poi in una delle sue stanze nel 1502 era venuto alla luce Angelo Beolco, detto Ruzante. Sono sul mercato, quindi, alcune prestigiose proprietà che potrebbero avere con i nuovi proprietari diverse destinazioni e cambiare il volto della città: qualora tutte trovassero un acquirente, s'innescerebbe una gigantesca operazione immobiliare con la realizzazione di residenze, uffici, negozi e attività di ricezione.

I PARTICOLARI

Palazzo Rinaldi era la sede del Tribunale militare: 3 piani più l'interrato, era stato costruito nel 1500 ed è vincolato dalla Soprintendenza; ha una superficie di 1.828 metri quadrati da ristrutturare e la destinazione è sia residenziale, che commerciale. Per cederlo Invimit chiede 3milioni e 410mila euro. Palazzo Dondi, invece, dove anni addietro c'erano gli sportelli dell'Inail e successivamente filiali della Cassa di Risparmio e del Banco di Napoli, ha spazi per 3mila765 metri quadrati, suddivisi fra tre piani fuori terra e uno under-

ground; era stato costruito nel 1876 e ora la destinazione è a direzionale: il valore è di 20 milioni di euro, anche perchè lo Stato di recente lo ha sottoposto a un significativo restauro firmato dall'architetto Paolo Portoghesi, costato quasi 10 milioni. Però, nonostante l'importo elevato, pare ci sia interesse ad acquistarlo. Tra l'altro all'interno ci sono affreschi del 1533 di Domenico Campagnola, pittore di cui si trovano capolavori anche in Sala dei Giganti e all'Oratorio di San Rocco. Infine, per Palazzo Debite, 15.912 metri quadrati con affaccio sulle Piazze, e un passato indietro nel tempo da prigione per i debitori, vengono richiesti 7milioni e 335mila euro milioni; è chiuso da moltissimi anni e quindi ha bisogno di un maquilage radicale.



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

I PROGETTI

Per l'ex caserma Barzon, 2 piani più l'interrato vincolati dalla Soprintendenza su 154 mila metri quadrati all'ombra della Basilica del Santo, si profila un utilizzo misto, con una volumetria pari a 75mila metri cubi destinata a essere edificata.

Diverso sicuramente, considerata la tipologia, è il destino di Palazzo da Zara, che si sviluppa su 2 unità per 3mila 400 metri quadrati e che è stato messo in vendita dal Ministero della Difesa. È uno degli edifici più importanti del Listòn e i turisti si fermano a guardare le targhe commemorative: la prima recita

“Questa fu la casa della famiglia Beolco onde uscì all'Italia il Ruzante - il più geniale autore comico prima del Goldoni”, mentre la seconda ricorda il periodo risorgimentale con la scritta “Giuseppe Garibaldi nel marzo 1867 con sua breve dimora glorificò questa casa per secoli”.

Infine, risulta in vendita l'area a destra della Stazione Ferroviaria, dove c'è il parcheggio attiguo al terminal delle corriere: ha una superficie di 48mila metri quadrati e può accogliere una volumetria di 90mila metri cubi, di cui 10 mila a destinazione ricettiva: la proprietà è delle Ferrovie dello Stato.

Nicoletta Cozza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NELLA LISTA Palazzo delle Debite in piazza delle Erbe è in vendita. Sotto il Palazzo Rinaldi, nell'omonima strada laterale di via Altinate, già sede del Tribunale Militare



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

Grandi navi, riunione di maggioranza sul disegno di legge

**TESTO BLINDATO
SUL CONCORSO
PER L'OFF SHORE
LA LEGA ANNUNCIA
UN ODG A SOSTEGNO
DI MARGHERA**

GRANDI NAVI

VENEZIA Riunione di maggioranza della commissione trasporti della Camera sul disegno di legge sulle grandi navi a Venezia. Dopo l'approvazione della settimana scorsa da parte del Senato, ieri è iniziato l'iter a Montecitorio. Il testo che introduce (e finanzia) un concorso per portare le grandi navi - da crociera e commerciali - fuori dalla laguna è stato presentato alla commissione trasporti, che è referente in materia, ma anche a quelle ambiente e affari europei, dove i relatori sono due deputati veneziani, rispettivamente il dem Nicola Pellicani e il leghista Alex Bazzaro. Oggi il giorno della verità su un disegno di legge che ha già diviso la maggioranza a Palazzo Madama, tra chi voleva emendarlo per reintrodurre la soluzione Marghera per le crociere (Lega e FI) e chi vi si opponeva (soprattutto 5 Stelle). Stamattina scadrà il termine per la presentazione degli emendamenti, poi ci sarà il voto in commissione, mentre la settimana prossima quello definitivo in aula. La battaglia degli emendamenti che c'è stata in Senato, prima del loro ritiro, potrebbe non ri-

petersi. Ed ecco la riunione di maggioranza di ieri sera. «Se il testo sarà blindato come sembra, senza spazio per emendamenti, la soluzione potrebbe essere la presentazione di un ordine del giorno che impegni il Governo a lavorare anche alla soluzione Marghera» annuncia Bazzaro.

Il tema grandi navi resta caldo. Ieri la senatrice pentastellata, Orietta Vanin, ha diffuso un comunicato che stigmatizza le recenti dichiarazioni del commissario uscente dell'Autorità portuale, Cinzia Zincone, sul concorso di idee per il nuovo porto off shore. Zincone, in particolare, aveva sostenuto l'opportunità di creare un unico hub per ospitare sia crociere che navi transoceaniche porta-container. «Chiederemo al Ministero se questa è la posizione ufficiale del Governo - annuncia Vanin -. Se siano semplici dissertazioni di un Commissario che va oltre il suo mandato governativo e sia stata autorizzata dal Ministro a rilasciare queste dichiarazioni. Pensare a una struttura simile al Canale di Suez con almeno 24 metri di profondità per il transito di navi che pescano fino a 20 metri di fronte alla Laguna, non può che porre interrogativi sul destino del Porto e su cosa si stia veramente pianificando all'interno della Laguna. Laguna sempre sotto attacco da chi vuole speculare senza avere rispetto del suo delicatissimo equilibrio morfologico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Mose, cerniere corrose

«La scelta fu di Paolucci perchè oggi si dimette?»

► La relazione di Ossola inviata alla Spitz e alla Finanza: nel mirino gli esperti "dimissionari" ► «Fu lui a caldeggiare l'utilizzo di un acciaio non inossidabile. La relazione portava la sua firma»

**L'EX CONSULENTE
GETTA OMBRE ANCHE
SUL RUOLO
DELL'INGEGNER
SUSANNA RAMUNDO
TRA CVN E RINA**

L'INDAGINE

VENEZIA Una relazione tecnica, ma al vetriolo, quella che l'ingegner Francesco Ossola, ex amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova e oggi consulente del commissario al Mose Elisabetta Spitz, ha inviato alla stessa Spitz, al liquidatore del Cvn Massimo Miani e alla Guardia di Finanza. In ballo c'è il "presunto danno erariale derivante dal rischio di cedimento strutturale delle paratoie del sistema Mose", per il quale sta indagando la Corte dei conti. Ossola, nel suo documento di una ventina di pagine, datato 9 aprile, affronta il tema della corrosione delle cerniere delle paratoie.

E sono parole pesanti, soprattutto verso l'ingegner Gian Mario Paolucci e l'ingegner Susanna Ramundo, consulenti del Provveditorato alle Opere pubbliche, che nei mesi scorsi avevano annunciato di lasciare l'incarico in polemica con il Consorzio Venezia Nuova che non avrebbe seguito le loro indicazioni per cercare di porre rimedio ai fenomeni corrosivi. Ossola sottolinea che Paolucci ora si schiera contro una decisione da lui stesso avallata, sulla scelta dei materiali, meno costosi ma più esposti al rischio usura.

IL DOCUMENTO

«I responsabili della progettazione esecuzione e controllo - accusa infatti Ossola - ritennero indispensabile l'adozione di un materiale inossidabile per la realizzazione delle cerniere e tantomeno valutarono che da tale scelta potesse derivare un eventuale rischio di cedimento delle paratoie. A conferma ulteriore di ciò, il prof. Gian Mario Paolucci - che ora inspiegabilmente si dimette e si dissocia dalle scelte in precedenza non solo condivise, ma addirittura caldeggiate, nella sua veste di esperto metallurgico del Mav (l'ex Magistrato alle acque, ndr) di relatore del progetto in sede di Ctm (Comitato tecnico di magistratura, ndr) e di membro dello stesso Ctm - in una pubblicazione del 28 febbraio 2012 intitolata "Cerniere del Mose cardini del sistema", scrisse che: "una soluzione sarebbe stata quella di realizzare tutta la struttura immersa con acciaio inossidabile resistente all'acqua resistente all'acqua di mare (ad esempio del tipo superduplex), facendo poi lievitare sensibilmente i costi; si è preferito allora scegliere un'altra soluzione, ugualmente valida dal punto di vista corrosivo ma più economica (almeno nel breve periodo), rappresentata dall'acciaio S355. Essa ha un ragionevole rapporto qualità/costo».

MATERIALI ECONOMICI

Acciaio, prosegue la relazione, che poiché non ha resistenza alla corrosione, sopperisce artificialmente attraverso il principio della protezione catodica. Aspetti tecnici per dire insomma che per le cerniere venne scelto un materiale più economico e con più rischi di corrosione, cosa che poi è

avvenuta. Ma soprattutto, sostiene Ossola, Paolucci si è dimesso

contro una decisione da lui stesso avallata. «Non è corretto sostenere - aggiunge l'ex commissario ora consulente della Spitz - che la scelta di utilizzare un acciaio non inossidabile... sia stata una decisione assunta in autonomia dal Progettista d'accordo con il Concessionario, per ragioni di economicità, essendo invece il frutto di una valutazione ponderata e condivisa con gli esperti del Mav dopo una serie di test e sperimentazioni. Tale scelta, oltretutto, fu anche approvata dai membri del Ctm, su relazione del prof. Paolucci, in quanto offriva ampie e comprovate garanzie di idoneità allo scopo».

L'APPALTO

Dunque, secondo Ossola, la corrosione delle paratoie ha precise cause. Non solo, ma l'ex commissario muove rilievi anche nei confronti di un altro consulente dell'ex Magistrato alle acque, l'ingegnere Susanna Ramundo, anche lei dimissionaria, per il suo doppio ruolo di consulente del Rina (Registro italiano navale, ndr). «Su indicazione del Provveditore (alle Opere pubbliche) il Consorzio - scrive Ossola - chiese anche al Rina di formulare un'offerta



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

(riguardante i "tensionatori" di Lido Treporti, un altro elemento delle cerniere, ndr). Si segnala peraltro che l'ingegner Ramundo prestava servizio presso il Rina». Una allusione, nemmeno tanto velata, a un presunto "conflitto" nell'assegnazione della gara.

Il tutto si inserisce in un clima tesissimo tra realtà che dovrebbero remare dalla stessa parte. Lo aveva scritto, a dicembre, anche la Sezione di controllo della Corte dei conti nella sua relazione che ha evidenziato le criticità del Mose e da cui è poi nata l'inchiesta contabile in corso. «La Sezione, prende atto della significativa diversità di veduta tra le parti del rapporto concessorio sulle medesime circostanze, e del continuo "rimbalzo" di responsabilità tra l'uno e l'altro». (re.ve.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONSULENTE Francesco Ossola



DIGHE MOBILI Al centro dell'inchiesta le cerniere del Mose

Caos traffico in Romea, Ferro torna alla carica con l'Anas

► Domani il nuovo vertice con la richiesta ▶ Code dalla Statale fino a Sant'Anna: di cantieri di notte e deviazioni per i Tir residenti pronti a proteste clamorose

IL COMITATO "ROMEAFERROVIA" VUOLE ORGANIZZARE UN INCONTRO A RIDOSSO DEI PUNTI PIÙ A RISCHIO

BALDIN (COMITATO SANT'ANNA)
«Ci sentiamo abbandonati, ci sono ogni giorno chilometri di coda: le strade sono del tutto inadatte»

CHIOGGIA

Nessuna notizia delle segnalazioni di deviazione consigliata in autostrada, per i mezzi pesanti, e neppure per l'avvio dei lavori in notturna al ponte sul Brenta. Le due principali richieste che il sindaco, Alessandro Ferro, aveva presentato nella riunione del 21 aprile scorso, con Prefettura, Anas e altri enti, sono ancora lettera morta ed è questo il motivo che lo ha spinto a fissare, per domani, un ulteriore incontro, nella sede Anas, al quale dovrebbero partecipare anche i tre consiglieri regionali chioggiotti, Marco Dolfin (Lega), Jonatan Montanariello (Pd) ed Erika Baldin (M5S).

STOP AL CANTIERE

Ma già da lunedì era stato Dolfin a evidenziare il perdurare dei problemi di viabilità sulla Romea, affermando che «dopo l'incontro di dieci giorni fa, con Prefettura e Amministrazioni comunali, la città e, soprattutto, le frazioni, sono state condannate al caos più totale, fino al termine dei lavori». Il consigliere dava un giudizio fallimentare sulle "soluzioni" finora proposte al problema: dai lavori in notturna («permetteranno di risparmiare, al massimo, una settimana»); alle deviazioni in autostrada («di competenza ministeriale, la vedo dura»); all'interruzione estiva dei lavori («Anas ha già detto di no»); alla viabilità alternativa locale («gli altri comuni, Cavarzere e Adria, non dovrebbero opporsi,

perché sono strade regionali o provinciali»).

DEVIAZIONI CONSIGLIATE

Su quest'ultimo tema, poi, insisteva per la "scopertura" dei cartelli di deviazione consigliata sulla Piovese, a suo tempo predisposti da Anas. Infine Dolfin annunciava di voler organizzare una prossima manifestazione sulla Romea, intenzione, peraltro, già espressa dai Comitati delle frazioni ma su cui pesa un parere negativo della Questura. Obiezione questa, che potrebbe essere superata dall'iniziativa messa in campo, invece dal Comitato Romea-Ferrovia dell'avvocato Giuseppe Boscolo, che chiede «la convocazione di una adunanza aperta del consiglio comunale in zona Mercato ortofrutticolo (punto di incrocio tra Romea e Arzeron) per deliberare sull'urgente necessità di limitare, in Romea, alle sole ore notturne, il traffico pesante di lunga percorrenza, con richiesta alle forze dell'ordine di garantire il diritto alla mobilità individuale a comitati e cittadini che intendano presenziare ciclomuniti (sarà necessario percorrere un breve tratto della Romea per giungere alla sede dell'incontro). Il ministro delle Infrastrutture, Giovanni, e il prefetto di Venezia, Zappalorto, sono invitati a partecipare al confronto».

INIZIATIVE DI PROTESTA

L'iniziativa riprende una precedente proposta del Comitato (formulata prima della "crisi" per i lavori sul ponte) di una "bi-

ciclettata" in Romea, allo scopo di sollecitare organici interventi di messa in sicurezza della statale, compreso il cosiddetto "raddoppio" dell'Arzeron alla quale, peraltro, non aveva aderito quasi nessun esponente istituzionale. E mentre la situazione continua a rimanere bloccata, i Comitati delle frazioni si sentono abbandonati, ma non mollano. «Il sindaco ci ripete sempre le stesse cose - dice Valterino Baldin, presidente del Comitato di Sant'Anna - L'Anas neppure ci risponde, ma oggi (ieri, ndr) la coda, dal ponte, arrivava al semaforo di Sant'Anna, quasi sei chilometri, l'altro giorno un'ambulanza era in coda con le sirene accese. Abbiamo chiesto che, almeno, venga collocato un defibrillatore in piazza a Sant'Anna e che venga vietato al traffico pesante di passare per via Romea Vecchia o Canal di Valle: sono strade inadatte e pericolose per questi mezzi ma, ormai, i camion arrivano anche là. Il Comune dovrebbe mettere dei divieti di transito, ma poi dovrebbe anche sorvegliare che questi divieti vengano rispettati, altrimenti non serve a nulla».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





INGORGO QUOTIDIANO La presenza del cantiere lungo la Romea crea notevoli disagi al traffico, soprattutto per la presenza dei mezzi pesanti: il sindaco Ferro propone la deviazione obbligatoria in autostrada

Si riduce l'affitto per la crisi Il giudice annulla lo sfratto

► Pronunciamento favorevole alla luce del pesante calo di incassi di un negozio ► Il titolare della bottega di San Marco chiedeva il rispetto delle somme pattuite

ORA BISOGNERA' AVVIARE LA MEDIAZIONE TRA LE PARTI LA SENTENZA FA SEGUITO AD ALTRE CON ESITO SIMILE

IL CASO

VENEZIA Dal marzo dello scorso anno, a causa del crollo degli incassi dovuto alla pandemia, si è autoridotto il canone di locazione, ma tale decisione non giustifica la richiesta di sfratto in quanto la situazione di morosità «più che ad una reale volontà di non adempiere è dovuta all'effettiva contingenza derivante dall'emergenza sanitaria e dalla connessa normativa restrittiva».

Lo scrive il Tribunale civile di Venezia nel provvedimento con cui ha rigettato la richiesta di emissione di ordinanza di rilascio di un negozio di alimentari nel sestiere di San Marco formulata dalla proprietà dell'immobile, Istituzione Veneziana. Accogliendo l'opposizione presentata dal legale dell'esercente, l'avvocato Jacopo Molina, la giudice Sabina Rubini scrive in particolare che, per quanto riguarda il periodo compreso tra marzo e maggio del 2020, nel quale l'attività commerciale è stata chiusa

a causa del lockdown, sia da rideterminare il canone di locazione, concordando una riduzione in contraddittorio tra le parti. Cosa che potrà avvenire nella prosecuzione della causa che prevede nelle prossime settimane una procedura di mediazione obbligatoria. Nel caso in cui la mediazione dovesse fallire, la prossima udienza è stata fissata per il prossimo 26 ottobre.

TURISMO CROLLATO

Il contratto di locazione oggetto del contenzioso giudiziario risale al 2013 e riguarda un'attività di commercio al dettaglio di generi alimentari confezionati rivolti principalmente ai turisti; attività che ha subito un vero e proprio crollo a seguito dell'emergenza Covid, con ricavi annui calati del 65 per cento. Il titolare dell'attività ha manifestato l'intenzione di proseguire nel contratto ma, non riuscendo a far fronte al pagamento di un canone mensile di poco più di 4mila euro, ha deciso di versare soltanto metà della somma, maturando tra aprile e novembre 2020 un debito di poco meno di 13mila euro.

SFRATTO PER MOROSITÀ

Istituzione Veneziana, presieduta da Luca Segalin, assistito dagli avvocati Rossana Basile e

Giovanni Maria Pastega, ha reagito intimando lo sfratto per morosità, sostenendo che, in qualità di ente pubblico, non ha la possibilità di concedere alcuna riduzione del canone senza finire nel mirino della Corte dei conti.

La difesa dell'esercente ha ricordato, a sua volta, che l'articolo 21 del Decreto Legge 76/2020 (convertito nella legge 120/2020) ha introdotto una sorta di "scudo erariale" transitorio che, fino al prossimo 31 dicembre, limita la responsabilità ai soli casi in cui la produzione del danno sia dolosamente voluta. E dunque una riduzione del canone sarebbe possibile, tanto più ora, alla luce del provvedimento del giudice.

La decisione del Tribunale a favore del commerciante di prodotti alimentari ha avuto più di un precedente lo scorso anno: in alcuni casi è stata negata a proprietari di immobili la possibilità di escutere le previste garanzie fidejussorie a fronte del mancato pagamento del canone durante i mesi del lockdown. E lo scorso febbraio lo sfratto intimato ad una tabaccheria è stato bloccato in quanto, anche in quel caso, il mancato pagamento integrale del canone è stato ritenuto una conseguenza della pandemia.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





SAN MARCO Sentenza favorevole al gestore di un negozio di alimentari

Confedilizia**«Il blocco deve finire presto»**

In sede di conversione in legge del decreto sostegni, è stato approvato un emendamento che interviene ulteriormente sul blocco degli sfratti per morosità, al momento previsto fino al prossimo 30 giugno. L'emendamento prevede che la sospensione dell'esecuzione sia prorogata: al 30 settembre 2021, per i provvedimenti di rilascio adottati dal 28 febbraio 2020 al 30 settembre 2020; al 31 dicembre 2021, per i provvedimenti di rilascio adottati dall'1 ottobre 2020 al 30 giugno 2021. Il 30 giugno 2021, di conseguenza, terminerebbe il blocco per i casi rimanenti. Sul tema interviene il presidente di Confedilizia, Giorgio Spaziani Testa. «La nostra posizione è chiara: il blocco degli sfratti è, in sé, un abuso, perché priva i proprietari di un diritto sancito da un giudice, quello di tornare in possesso del proprio immobile, spesso dopo anni di mancate entrate, di spese e di tasse. A nostro avviso, quindi, al 30 giugno 2021 - dopo ben 16 mesi di sospensione del diritto - il blocco deve cessare per sempre e per tutti. Se l'intento dell'emendamento era di disporre lo sblocco, intanto, degli sfratti riguardanti le morosità pre Covid, le osservazioni immediate sono due. La prima è che, visto che si interviene oggi, non si vede perché non si debba fissare la fine del blocco, per tali situazioni, in una data precedente al 30 giugno. La seconda è che, per sbloccare le morosità pre pandemia, occorre modificare il testo approvato in Commissione, spostando in avanti. Il 28 febbraio 2020, posto che il provvedimento di rilascio giunge al termine di un procedimento che dura diversi mesi e quindi la proroga al 30 settembre 2021 includerebbe anche morosità che nulla hanno a che vedere con la pandemia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Terza corsia in A4, esplode la rabbia dei sindaci

Caos traffico in A4, i sindaci prendono l'iniziativa. Si riunirà oggi una riunione urgente della Conferenza dei sindaci della Venezia orientale sui lavori della terza corsia. A chiedere l'incontro il sindaco di Portogruaro, Florio Favero, che ha espresso preoccupazione per la mancanza dei fondi per completare la terza corsia nel tratto di 25 chilometri che collega Portogruaro a San Donà di Piave. L'assenza di finanziamenti specifici per quest'opera è stata confermata dallo stesso presidente di Autovie Venete, Maurizio Paniz, intervenuto nell'assemblea dei soci convocata per la presentazione del Bilancio. E intanto gli incidenti di susseguono.

Infanti a pagina XIX



SCHIANTO Lo scontro tra mezzi pesanti di ieri lungo l'A4

Terza corsia dell'A4, si mobilitano i sindaci del Veneto Orientale

►Dopo l'ennesimo scontro Favero ha chiesto ai colleghi di convocare oggi la conferenza per accelerare con l'opera

PORTOGRUARO

Si riunirà oggi una riunione urgente della Conferenza dei sindaci della Venezia orientale sui lavori della terza corsia in A4. A chiedere l'incontro il sindaco di Portogruaro, Florio Favero, che ha espresso viva preoccupazione per la mancanza dei fondi per completare la terza corsia dell'Autostrada A4, nel secondo e nel terzo sub-lotto del secondo lotto, il tratto di 25 chilometri che collega Portogruaro a San Donà di Piave. L'assenza di finanziamenti specifici per quest'opera è stata confermata dallo stesso presidente di Autovie Venete, Maurizio Paniz, intervenuto nell'assemblea dei soci convocata per la presentazione del Bilancio d'esercizio 2020.

PENSANDO AL 2023

«Abbiamo appreso che mentre procedono speditamente i lavori tra Alvisopoli e Portogruaro, la cui conclusione è prevista a fine 2022, per i restanti due sub-lotti ha detto Favero - mancano i fondi e quindi i lavori sono sospesi, così com'è sospesa la realizzazione della nuova casello tra Alvisopoli e San Michele al Tagliamento. Questo è un vero dramma per il territorio, chi di dovere deve attivarsi per trovare i finanziamenti necessari alla conclusione di un'opera così importante. Innanzitutto c'è un problema di sicurezza: in questi anni e anche negli ultimi giorni ci sono stati numerosi incidenti, anche mortali, in questo tratto. La terza corsia e il nuovo casello sono fondamentali anche per ragioni di tipo economico. Il territorio, che vive come altri le conseguenze drammatiche della pandemia, ha bisogno di questa infrastruttura. Non possia-

mo permetterci di perdere altro tempo».

L'OBIETTIVO

La Conferenza dei sindaci, che si riunirà oggi con urgenza alle 14, in videoconferenza, intende redigere una risoluzione da inviare agli enti competenti, in primis il Ministero delle Infrastrutture, il Commissario per l'emergenza dell'A4 e Autovie Venete, affinché si finanzino e si realizzino al più presto le opere. «Ho partecipato all'assemblea degli azionisti



dei giorni scorsi - ha detto Andrea Cereser, sindaco di San Donà, Comune che detiene una piccola percentuale di quote societarie di Autovie - nell'occasione ho sottolineato che accanto alla tabella dei positivi dati economici sarebbe opportuno presentare un grafico sulla mortalità e sul numero degli incidenti. Questa storia va avanti da decenni, è ora che tutte le forze del territorio si facciano carico del problema e lo pongano in maniera unanime come priorità. Parliamo di sicurezza e vite umane».

NON SOLO AUTOSTRADA

Il sindaco di Portogruaro e il collega di Gruaro, Giacomo Gasparotto, si stanno attivando per riprendere in mano anche il tema della viabilità complementare alla Provinciale 251, oggetto nel 2010 di un accordo di programma fra i due Comuni, la Regione, la Provincia di Venezia, il Comune di Gruaro e il Consorzio di Bonifica, che prevedeva anche il collegamento tra la rotatoria all'uscita dell'A4 e la rotatoria degli Alpini.

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SINDACO

«La mancanza dei fondi per l'opera è un dramma per il territorio, bisogna attivarsi per porvi rimedio»

La fondazione Think Tank Nord Est

«Un tavolo con Regione e Autovie»

«Ci chiediamo cosa debba ancora succedere perché Autovie Venete cambi il proprio ordine di priorità sugli interventi da realizzare». Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est, si è unito alla richiesta dei sindaci di completare la terza corsia tra Portogruaro e San Donà. La Fondazione ha realizzato studi e convegni per chiedere non solo l'allargamento di tutta l'A4 ma anche il Casello di Bibione. Oggi il Veneto Orientale rimane, dal punto di vista autostradale, il territorio più pericoloso di tutto il Nordest. Secondo la Fondazione, la situazione dell'A4 rappresenta anche un danno di immagine per l'economia delle

spiagge dell'Alto Adriatico: i continui incidenti potrebbero allontanare una parte dei turisti. «Per i caselli la vera urgenza - ha concluso Ferrarelli - è la realizzazione dello svincolo di Bibione, di cui beneficerebbe anche quello di Portogruaro, spesso bloccato nelle vie di adduzione. Pensare ad altri interventi, come il rifacimento dei caselli di San Stino di Livenza e Noventa-San Donà di Piave, significa ignorare le reali emergenze del territorio. In una situazione così grave, chiediamo che venga convocato al più presto un tavolo di confronto tra Regione, Autovie Venete, Comuni e categorie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IERI MATTINA Maxi tamponamento fra tre tir sull'A4 a Teglio Veneto, tra Portogruaro e Latisana

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

Ieri l'ennesimo incidente Quattro feriti, uno grave

TEGLIO VENETO

Nuovo schianto sulla A4, l'autostrada dannata: maxi tamponamento fra tre Tir ed è subito l'inferno. È stata una giornata di fuoco anche ieri, con il Nordest diviso in due per l'ennesimo schianto fra mezzi pesanti. Il bilancio è di 4 feriti, uno dei quali in gravi condizioni, ricoverato in ospedale a Udine. A distanza di 18 ore dall'ultimo schianto di lunedì, ieri mattina sul tratto dell'A4 che attraversa il Veneto orientale tre mezzi pesanti si sono accartocciati l'uno sull'altro. È successo pochi minuti prima delle 8, sul tratto compreso tra gli svincoli di Latisana e Portogruaro, in direzione di Venezia, in prossimità della stazione di servizio "Fratta nord" nel territorio comunale di Teglio Veneto. Una carreggiata a tre corsie, che poco più avanti si trasforma con l'imbuto a due, ristrette per i lavori che interessano il tratto fino a Portogruaro. Con il maxi "esodo" dei Tir che dall'Est Europa arrivano in Italia il martedì, i rallentamenti si sono subito registrati in prossimità del nodo di

Portogruaro: uno dei conducenti dei tre mezzi coinvolti non si è accorto del "muro" che aveva di fronte e lo schianto è stato inevitabile. In tre si sono ammassati l'uno sull'altro. Ad avere la peggio il conducente dell'ultimo Tir che si è schiantato contro un autoarticolato cisterna che trasportava palline di plastica. Il traffico è rimasto bloccato mentre la richiesta di aiuto è arrivata al Sores di Palmanova che gestisce il 112 in Friuli. Con i Vigili del fuoco di Portogruaro e Latisana sono arrivate le ambulanze, la Polizia autostradale di Palmanova e "Falco", l'elicottero del 118 di Udine. Liberato il camionista incastrato, è stato portato in elicottero a Udine in gravi condizioni. Meno gravi gli altri tre, tutti soccorsi in ambulanza. Intanto la giornata era già piomba-

**PER TUTTA
LA MATTINATA
CODE DI CAMION
ANCHE SULLA
VIABILITÀ
ORDINARIA**

ta nel caos. L'A4 è stata chiusa a Latisana per chi doveva dirigersi verso Portogruaro. Si tratta della tredicesima chiusura per incidenti tra Tir nel tratto autostradale. Presa d'assalto la Statale 14 e la strada "Ferrata" trasformata in un serpentone di veicoli che si sono incolonnati per quasi 20 chilometri fino a metà pomeriggio. A Portogruaro il tratto tra viale Udine e viale Pordeone è rimasto intasato di mezzi, soprattutto pesanti, che hanno bloccato l'intero anello viario della città. Non è stato facile riuscire ad attraversare il rione di San Nicolò, il più penalizzato quando accadono gli incidenti, con i residenti costretti a chiudersi in casa tra caos e smog passato inevitabilmente alle stesse. Impensabile a questo punto sperare che si possa muovere anche il turismo. Tra la viabilità pensata nell'era di Mussolini, gli incidenti tra Tir che bloccano il territorio tra Veneto e Friuli, i vacanzieri di Lignano e Bibione rischierebbero grosso con una cartolina che cancellerebbe anche gli investimenti fin qui effettuati per incentivare il turismo del Nordest.

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superbonus, affare da 20 milioni per 120 alberghi tra città e provincia

Risparmio e rilancio con vista sulle Olimpiadi. I titolari: «Siamo pronti a sfruttare questa opportunità»

Il bacino termale pronto a intervenire «Ma le procedure vanno semplificate»

Riccardo Sandre / PADOVA

Potrebbe valere oltre 20 milioni di euro il giro d'affari del Superbonus al 110% per il sistema alberghiero padovano. L'opportunità, che dovrebbe essere introdotta con il dl Semplificazione, interessa circa 120 dei 200 alberghi della provincia. Un successo per le associazioni di categoria del settore, Federalberghi in primis, che già da prima dell'inizio del Covid-19 e dell'introduzione della misura di incentivo alle riqualificazioni energetiche avevano chiesto a più riprese di estendere i benefici del Bonus Facciate al 90% anche alla categoria catastale D2, quella degli alberghi.

LE REAZIONI

«Anche in una situazione drammatica non possiamo che accogliere con favore quella che senza dubbio è una ottima opportunità per fare nuovi investimenti sulle nostre strutture», spiega Monica Soranzo, presidente di Federalberghi Padova. «Rimane però la preoccupazione per come questa opportunità verrà gestita a livello burocratico. Gli iter sono così complessi da scoraggiare molti cittadini e non possia-

mo che sperare in uno snellimento delle pratiche per potere accedere a un aiuto prezioso per la riqualificazione energetica del sistema ricettivo del nostro territorio». Un sistema che proprio in previsione delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina del 2026 potrebbe godere di un'importante incentivo per la riqualificazione dell'offerta alberghiera. «Il 2026 arriva in fretta», continua Soranzo, «e le nostre strutture in molti casi hanno davvero bisogno di un'impulso per arrivare all'appuntamento con le carte in regola. Siamo pronti a valutare a fondo un'opportunità che ci permetterebbe di agganciare il tema del risparmio energetico e della sostenibilità ambientale, strategici per il futuro».

LA SOSTENIBILITÀ

Per il direttore di Federalberghi Terme Abano e Montegrotto Marco Gottardo l'opportunità, per quanto ghiotta, deve essere valutata con grande attenzione tanto più da un sistema, quello degli alberghi del bacino termale euganeo (circa 80 in tutto), che sfrutta le risorse naturali per la climatizzazione invernale delle proprie strutture. «I nostri alberghi sono campioni di sostenibilità» spiega Gottardo. «Da sempre usano le acque termali reflue come fonte di calore per gli impianti di riscaldamento. E tuttavia, pure se dal punto di

vista della sostenibilità sono molto avanti, uno studio più approfondito della misura è prioritario per offrire alle strutture associate uno strumento su cui appoggiarsi per lo sviluppo».

L'ANALISI

E se il sistema termale è ancora in attesa di capire a fondo quali possano essere le opportunità del Superbonus per le strutture alberghiere, tanto più di fronte alla proroga della misura fino al 31 dicembre 2023 (per alcune tipologie specifiche di edificio anche oltre), il sindaco di Abano Federico Barbierato si dice soddisfatto per avere partecipato a un'azione di persuasione politica che ha prodotto un'opportunità importante. «È una buona misura che potrebbe essere molto significativa per le Terme», dice il sindaco. «Stiamo lavorando con tutti i soggetti interessati per capire se il Superbonus al 110% possa rendere più facile la riqualificazione degli hotel e il recupero di quelli dismessi in un'ottica di sostenibilità ambientale e risparmio energetico. Confidiamo che le misure possano adattarsi alle caratteristiche del nostro sistema e siamo fiduciosi che si proceda a una semplificazione delle procedure che sarebbe utilissima per garantire a una platea di soggetti più ampia di usufruire di questa importante opportunità». —





Gli alberghi di Abano e Montegrotto guardano con interesse alle opportunità di riqualificazione che si aprono grazie al Superbonus

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

L'INCIDENTE IERI MATTINA

Scontro con tre camion Gravissimo un autista

L'autostrada chiusa per quattro ore, ripercussioni pesanti nella viabilità ordinaria della zona per mezza giornata

Tutto il traffico si è riversato sulla Triestina e le altre strade provinciali

SAN MICHELE

Il nuovo incidente, con conseguenze drammatiche, si è consumato poco prima delle 8 di ieri mattina, quando già sull'Onda Verde e su altri canali informativi imperversavano notizie di rallentamenti tra Cessalto e San Stino.

L'incidente a San Michele ha coinvolto due camion telonati e una cisterna. L'autostrada è stata chiusa per almeno quattro ore in direzione di Venezia, mentre tutto il traffico si riversava sulla viabilità ordinaria. Un film già visto moltissime volte, ad ogni incidente con chiusura della tratta autostradale.

Dall'inizio dell'anno, infatti, si sono registrate ben tredici interruzioni alla circolazione a causa di altrettanti incidenti. Al chilometro 461 si è verificato l'incidente stradale in un tratto a tre corsie, a metà strada tra le uscite di Latisana e Portogruaro, a cin-

que chilometri circa dall'area di servizio di Fratta Nord, in Comune di Teglio Veneto, dove il giorno prima un autista straniero era stato soccorso dai vigili del fuoco poiché vittima di un'insolazione non grave.

Coinvolti nell'incidente una cisterna e due camion telonati. Per motivi al vaglio della Polstrada di Palmanova il grave tamponamento è stato innescato dall'ultimo mezzo che seguiva la cisterna e il camion. A guidare il camion un uomo di 50 anni residente in Bosnia. La sua cabina è rimasta schiacciata ed è stato elitrasmportato all'ospedale di Udine, dove lotta tra la vita e la morte nel reparto di terapia intensiva.

Sulla cisterna, rimasta schiacciata tra i due mezzi telonati, viaggiavano due autisti della Cascione srl, una ditta di Miglionico, una località in provincia di Matera, in Basilicata. Secondo una prassi si danno il cambio durante il viaggio. La cisterna trasportava palline di plastica. Infine il camion meno danneggiato, anche questo telonato, era guidato da un polacco che tra-

sportava un carico di materiali vari. I due autisti lucani e il polacco hanno rimediato ferite lievi. La carreggiata ovest è stata riaperta, in una sola corsia però, attorno alle 12.

Il giorno prima si erano verificati tre incidenti, di cui due hanno provocato la chiusura dell'autostrada. Il primo era stato anche il più grave per la dispersione del carico di frutta e verdura, in particolare meloni. La A4, lunedì mattina, era rimasta chiusa nel tratto San Stino - Portogruaro per 4 ore circa. Sulla stessa tratta in carreggiata Ovest direzione Venezia si era registrato un tamponamento con feriti lievi. Nel pomeriggio di lunedì, nel tratto dell'incidente avvenuto all'alba, si era verificato un altro incidente. Una macchina era finita sul cantiere predisposto da Autovie Venete per mettere a posto l'asfalto danneggiato dall'incidente di poche ore prima. La dinamica di quest'ultimo incidente aveva determinato la chiusura dell'A4 verso Trieste (la seconda in un giorno) per mettere in sicurezza le corsie. —

ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





L'incidente sulla A4 ieri mattina che ha causato un blocco del traffico

LA FONDAZIONE THINK TANK

«Il casello a Bibione e un tavolo tecnico per sbloccare il caso»

PORTOGRUARO

L'ennesimo incidente ha convinto la Fondazione Think Tank Nord-Est a proporre la creazione di Tavolo Tecnico di confronto con Regione Veneto e Autovie Venete per risolvere, una volta per tutte, l'emergenza dell'autostrada A4. «La situazione, nella tratta San Donà - Portogruaro, è diventata insostenibile. Lunedì è stata una delle giornate peggiori, con due chiusure determinate da due gravi incidenti, in una giornata che ha registrato un totale di tre scontri e anche un malore in area di servizio. Con l'inizio della stagione estiva l'emergenza è destinata a peggiorare – teme la Fondazione – perché alle lunghe file di camion si aggiungeranno auto e camper dei vacanzieri diretti nelle località di villeggiatura dell'Alto Adriatico».

La Fondazione chiede a gran voce il completamento della Terza corsia e il casello nuovo di Bibione. Autovie la scorsa settimana aveva però risposto che occorre trovare le risorse, per soddisfare entrambe le richieste. «La situazione in A4 – proseguono dalla Think Tank – rappresenta anche un danno all'immagine di questo terri-



Antonio Ferrarelli

torio. I continui incidenti potrebbero infatti allontanare una parte dei turisti».

L'affondo finale della Fondazione arriva dal suo presidente, Antonio Ferrarelli: destinatario è Maurizio Paniz, il presidente di Autovie, il primo veneto dopo tanti anni. «Ci chiediamo cosa ancora debba accadere perché Autovie Venete inverta l'ordine delle priorità. Si deve completare la Terza corsia, subito. Per quanto riguarda i caselli, infine, la vera urgenza non è rinnovare Lisert, quanto creare quello di Bibione, di cui beneficerebbero anche Portogruaro e l'intero asse viario del Veneto orientale». —

R.P.

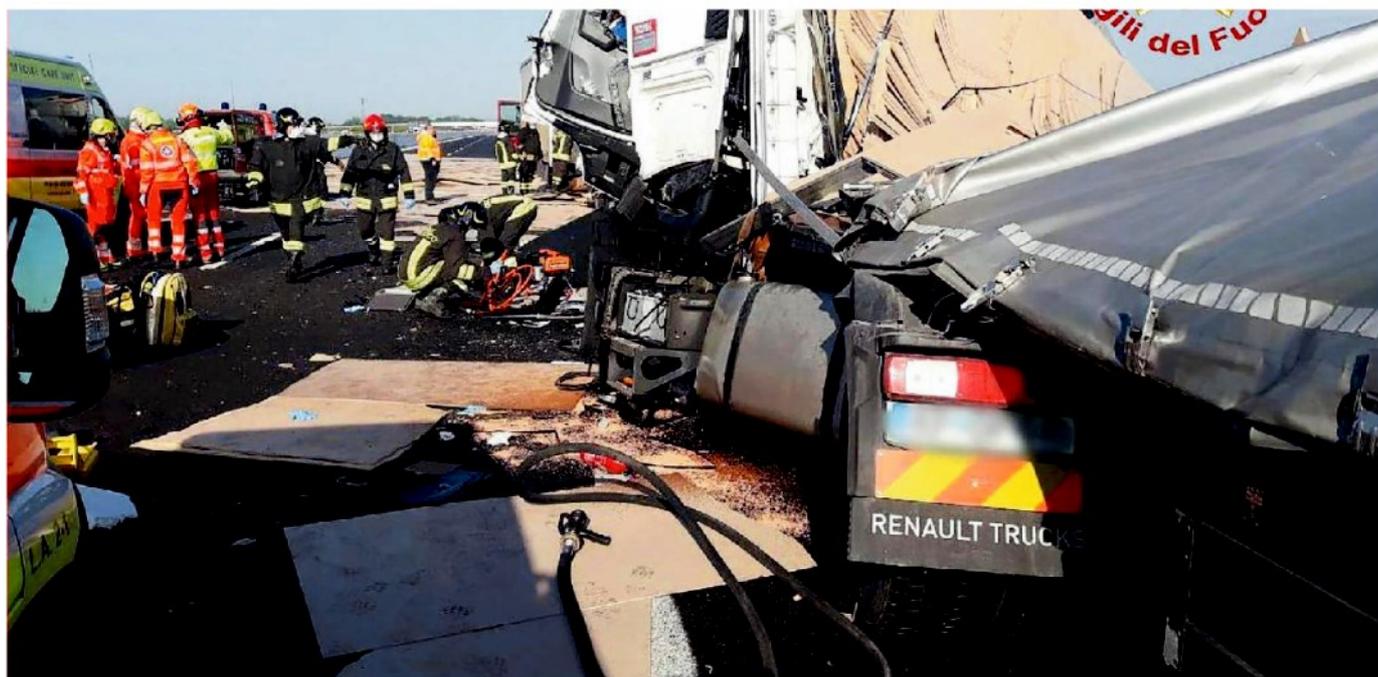
7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



TRA LATISANA E PORTOGRUARO

Nuovo incidente in A4 La terza corsia è lontana

Tamponamento tra tre mezzi pesanti, autista gravissimo, autostrada chiusa per quattro ore



L'incidente tra tre mezzi pesanti accaduto ieri mattina e che ha prodotto un ferito gravissimo e la chiusura per quattro ore della corsia ovest

PAGINE 26 E 27

Se l'Europa si ferma a San Stino Per la Terza corsia non c'è un euro

Servono 440 milioni, ma la situazione è bloccata nel passaggio da Autovie venete alla nuova concessionaria pubblica

Cresce la rabbia delle associazioni di categoria e degli amministratori

Daniele Ferrazza / SANDONÀ

Può l'Europa delle merci e delle persone, alla vigilia della ripresa post pandemia, nel cuore di una delle regioni più industrializzate del mondo, fermarsi a Cessalto?

È esattamente ciò che sta accadendo nell'imbutto dell'autostrada A4, nel tratto veneto tra San Donà di Piave e Portogruaro, dove manca la Terza corsia, e dove quasi ogni giorno si registrano incidenti, vittime, ritardi e disagi alla circo-

lazione. Un canale di Suez su gomma dove basta la distrazione di un automobilista o di un camionista per fermare l'economia europea per mezza giornata.

L'ennesima conferma ieri mattina: un tamponamento con tre autoarticolati, un autista bosniaco gravissimo in ospedale, quattro ore di stop dell'autostrada e altrettante d'inferno nella viabilità ordinaria dove resiste la mussoliniana Triestina. Perché strade nuove, da allora, non ne sono state più fatte. E l'autostrada stessa, in quel tratto, risale al 1970: mezzo secolo fa.

Soluzioni? Completare la terza corsia nell'ultimo tratto rimasto, 27 chilometri tra il

casello di Noventa di Piave e quello di Portogruaro.

Dall'inizio dell'anno, quattro vittime e tredici incidenti gravi che hanno provocato la chiusura del traffico autostradale, con gravi danni e ripercussioni sull'economia dei trasporti. Perché questa autostrada è la porta dell'Europa dell'Est sull'Italia, il varco do-



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

ve passano circa 47 milioni di veicoli l'anno, 95 mila veicoli leggeri e 36 mila mezzi pesanti al giorno (comprendendo anche l'A23 di Tarvisio, la A28 di Pordenone e la A34 di Gorizia, tratti infinitamente meno rilevanti).

Finora Autovie Venete, il concessionario dalla concessione scaduta dal 2017 e in regime di prorogatio, ha investito circa seicento milioni di euro per realizzare gli altri tratti (il primo lotto tra Quarto d'Altino e San Donà, il terzo tra Alvisopoli e Gonars, il quarto tra Gonars e Villesse). Altri 151 milioni li ha messi il governo nel 2013. Poi, più niente.

L'ultimo tratto rimasto da progettare e realizzare è, appunto, quello venezian-trevigiano tra San Donà e Portogruaro: 27 chilometri. Costo previsto: 440 milioni di euro. «L'avvio della realizzazione - spiegano ad Autovie Venete - deve necessariamente scontare la verifica sulla reale e con-

creta copertura finanziaria che potrebbe trovare risposta nell'ipotesi che intervengano finanziamenti pubblici attraverso i fondi europei per il rilancio dell'economia tali da finanziarne la loro realizzabilità». Fuor di metafora: non c'è un euro. Tanto è vero che la società autostradale parla del 2026 come possibile data di completamento, se si palesassero le risorse che non ci sono.

Nei giorni scorsi, a margine dell'assemblea di Autovie Venete per l'approvazione del bilancio, il presidente Maurizio Paniz ha spiegato: «Si ritiene che il Commissario per l'emergenza della A4 possa dare a breve l'impulso alla realizzazione dei cavalcavia avviando l'iter per l'affidamento dei lavori». Insomma, buio pesto.

Insorgono le associazioni di categoria, soprattutto del Veneto orientale, mentre il completamento di questa infrastruttura non sembra in ci-

ma ai pensieri di parlamentari e ministri veneti.

Ad attorcigliare la vicenda si aggiunge il complicato passaggio di consegne tra Autovie Venete, controllata al 75% dalle regioni Friuli e Veneto (e con una trentina di soci privati) e la nuova concessionaria cui il governo intende affidare la gestione dell'A4, costituita con il nome di Società Autostrade Alto Adriatico. Un escamotage per evitare gli appetiti stranieri sulle nostre autostrade e consentire una concessione lunga alle due regioni. Ma all'appello mancano ancora l'approvazione del Piano finanziario, il passaggio al Cipe e la quantificazione del valore di indennizzo della società. Così, tutto è italianamente lento, lentissimo, quasi fermo: esattamente come il traffico nell'imbuto di San Stino di Livenza quando si verifica un incidente. L'Europa si ferma a Cessalto. Per colpa dell'Italia. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E QUATTRO VITTIME NELLO STESSO TRATTO

Traffico chiuso già tredici volte dall'inizio dell'anno

SAN STINO DI LIVENZA

Dall'inizio dell'anno l'autostrada A4 è stata chiusa tredici volte, con un minimo di due ore e un massimo di quattro ore di stop in almeno una delle direzioni. Quattro le vittime finora registrate nello stesso tratto di A4. Il traffico pesante si concentra in due momenti della settimana: il martedì per il traffico in direzione Venezia, il venerdì per il traffico in direzione Trieste. Alcune imprese di trasporti, come quella del presidente di Confartigianato San Donà Nazzeno Ortoncelli, ha letteralmente vietato ai suoi autisti di percorrere il tratto incriminato. Da tempo gli amministratori del Veneto orientale sollevano, inascoltati, il

tema dei lavori della Terza corsia nell'ultimo tratto rimasto da progettare. Il tratto maledetto, che costituisce un autentico imbuto dove non c'è terza corsia, è quello che Autovie chiama Secondo Lotto secondo la progettazione generale. A sua volta, è diviso in tre sub-lotti: il primo sub lotto tra Alvisopoli e Portogruaro è di 8,8 chilometri, costa 152 milioni di euro finanziati e l'avanzamento del cantiere è al 40 per cento; il secondo sub lotto è tra San Donà e San Stino; il terzo sub lotto riguarda il tratto da San Stino a Portogruaro. Per entrambi questi ultimi due è in corso la progettazione esecutiva, ma per ora la realizzazione dei lavori non ha risorse certe. —

D.FER.



IERI MATTINA

Lo schianto in direzione Venezia

A sinistra, l'incidente con tre camion coinvolti accaduto ieri mattina al chilometro 461. Sopra, un incidente di alcune settimane fa con un autoarticolato di traverso. A destra, il presidente di Autovie Venete, l'ex parlamentare Maurizio Paniz. A destra nella foto grande lo scontro che ieri mattina ha coinvolto tre mezzi pesanti causando la chiusura della A4.



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

FASCI RIATTIVATI

Nodo ferroviario di Opicina Il rinnovo parte da sette binari

In potenziamento
la stazione attraverso
la quale passa il 20%
dei traffici del porto

TRIESTE

Comincia dalla riattivazione di sette binari il rinnovo del nodo ferroviario di Villa Opicina. Rete ferroviaria italiana ha comunicato ieri di aver ultimato la rimessa in funzione dei fasci di rotaie denominati "Arsenale" e "Pmc". Ci sono voluti sette mesi e un impegno economico da 1,5 milioni, che rappresentano il primo step delle opere per potenziare la stazione da cui passa il 20% dei traffici del porto e in particolare i treni diretti in Ungheria.

L'intervento è stato finanziato nell'ambito del progetto di Rfi "Ultimo miglio". I binari ripristinati saranno dedicati alla sosta delle locomotive, che potranno accedervi in modo autonomo: non serviranno più movimenti di manovra aggiuntivi per la precedente necessità di agganciare locomotori diesel per trainare i mezzi in stazione, grazie alla creazione di una nuova linea aerea per la trazione elettrica, che ora serve quattro dei sette binari. Come spiega la nota di Rfi, «verranno così liberati alcuni binari di stazione e aumentata di conseguenza la capacità ricettiva dello scalo», nell'ambito del programma di raddoppio dei volumi di traffico del sistema ferroviario a servizio del porto di Trieste denominato TriHub.

Nel corso del 2021 Rfi avvierà la seconda parte dei lavori previsti a Villa Opicina, con l'intenzione di installare un nuovo apparato centrale che gestirà digitalmente traffico e scambi. Una serie di modifiche al piano regolatore generale permetterà inoltre di attivare il modulo da 750 metri

che costituisce lo standard europeo per la lunghezza dei treni merci di ultima generazione. Il passaggio è fondamentale per consentire alla stazione di operare pienamente quale snodo del corridoio ferroviario Ten-T Mediterraneo, di cui Villa Opicina rappresenta un punto importante per la sua natura di scalo transfrontaliero fra Italia e Slovenia.

Rfi sottolinea che «grazie a questo insieme di interventi si punta a efficientare i servizi necessari per il transito transfrontaliero. Minimizzare i costi significa accrescere la competitività del trasporto su ferro e contribuire alla transizione ecologica. La volontà di coniugare ambiente e sviluppo dei trasporti rientra fra le missioni di Rete ferroviaria italiana. Tutte le opere che si stanno realizzando nell'area del Friuli Venezia Giulia sono il segno di questa strategia. Il rispetto dei tempi programmati e la qualità delle realizzazioni confermano l'obiettivo di porre il territorio giuliano tra i principali riferimenti logistici europei».

Connesso all'operazione c'è il rifacimento della Transalpina, ormai realizzato grazie a un investimento da 5,5 milioni di euro. La linea da 15 chilometri collega Villa Opicina e l'Interporto di Ferneti alla stazione di Campo Marzio. L'impiego della Transalpina costituirà un'alternativa, soprattutto in discesa, al percorso abituale da 34 chilometri che porta i treni ad arrivare a Campo Marzio da Opicina, passando per il bivio di Aurisina e percorrendo poi la linea costiera e la galleria di cintura. —

D.D.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

