

Rassegna del 12/05/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

12/05/2021	Avvenire	20	Accordo Bper-Ance per le aziende	...	1
12/05/2021	Gazzettino Padova	15	Costruttori: «Aziende locali per realizzare la Pediatria»	M.G.	2
12/05/2021	Gazzettino Venezia	7	Locandina	...	3

SCENARIO

12/05/2021	Arena	11	Giochi 2026, al Veneto 325 milioni per le opere	Giardini Enrico	4
12/05/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Variante di San Vito, ko il ricorso L'Anas: così avanti con il progetto	...	5
12/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	«Olimpiadi, subito il commissario» - Il vice ministro Morelli: «Subito il commissario per i Giochi di Cortina»	Bonet Marco	6
12/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	«Non siamo responsabili della crisi» Sos al prefetto	g.b.	8
12/05/2021	Corriere delle Alpi	18	Le pratiche vanno a rilento A rischio il Superbonus - I Comuni poco informatizzati mettono a rischio il Superbonus	Dal Mas Francesco	9
12/05/2021	Corriere delle Alpi	24	Parte la gara per i lavori della nuova sede del Serd	L. m.	11
12/05/2021	Corriere delle Alpi	29	Sp347, chiusura totale da venerdì alle 13 fino a domenica alle 12	Dal Mas Francesco	12
12/05/2021	Corriere delle Alpi	29	Rigettata la sospensiva sulla variante Anas Gemme: l'iter va avanti	Forzin Alessia	13
12/05/2021	Gazzettino	8	«Olimpiadi, per le opere serve un commissario» - Olimpiadi, 11 miliardi per 60 opere. Le Regioni: «Serve un commissario»	Rossignati Massimo	14
12/05/2021	Gazzettino Treviso	5	Pedemontana, via il 28 maggio - Pedemontana, si parte apertura il 28 maggio	Calia Paolo	16
12/05/2021	Gazzettino Treviso	5	La svolta con il completamento della galleria che attraversa Vallugana	...	18
12/05/2021	Gazzettino Venezia	6	Mose, la rabbia delle imprese «Voragine di Stato» - Mose, la rabbia delle imprese «Intervenga il prefetto subito»	Brunetti Roberta	19
12/05/2021	Gazzettino Venezia	14	Via ai lavori del nuovo tunnel per togliere le code - Addio alle code, si fa il tunnel	De Gaspari Filippo	21
12/05/2021	Gazzettino Venezia	15	Casello A4, Noventa cerca soluzioni con i privati	Furlan Emanuela	23
12/05/2021	Gazzettino Venezia	17	A4, terza corsia nell'agenda del ministro dei Trasporti	Infanti Teresa	24
12/05/2021	Giornale di Vicenza	14	Ancora 1.800 immobili Peep da riscattare	A.Z.	26
12/05/2021	Nuova Venezia	20	Il piano Europa dimenticato «Interventi fermi da dieci anni»	Vitucci Alberto	27
12/05/2021	Nuova Venezia	29	«Questione terza corsia sul tavolo del ministro»	G.Ca	29
12/05/2021	Nuova Venezia	26	«La Chioggia-Rovigo per la Regione non è una priorità»	...	30
12/05/2021	Nuova Venezia	26	Regolamento edilizio Si premia chi adotta materiali ecosostenibili	E.B.A	31
12/05/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	8	Intervista a Enrico Giovannini - Giovannini: «I nostri porti devono rimanere aperti e sul Ponte no a pregiudizi»	Carratelli Niccolò	32
12/05/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14	«La svolta entro il mese di giugno o sarà troppo tardi»	F.D.M.	36
12/05/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14	Opere olimpiche, il governo accelera «A breve società e commissario»	Bus Edoardo	37
12/05/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	Legge anti consumo di suolo "salvi" i progetti turistici	Preziusi Luca	39
12/05/2021	Tempo	12	Partnership. Accordo tra Bper e Ance per l'accesso al Superbonus	...	41
12/05/2021	Tribuna Treviso	21	«I cantieri lungo le mura non si possono più fermare»	de Wolanski Federico	42
12/05/2021	Tribuna Treviso	26	Al casello della Pedemontana non cresce solo Hill Montello	Favero Enzo	43
12/05/2021	Voce di Rovigo	32	Alloggi Ater, è pronta la graduatoria finale	...	45

SUPERBONUS

Accordo Bper-Ance per le aziende

Il Gruppo Bper e l'Ance hanno siglato un accordo di collaborazione per assistere le aziende iscritte all'associazione dei costruttori nell'utilizzo del Superbonus 110% e di tutti gli altri bonus fiscali per la riqualificazione del patrimonio immobiliare.

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



Costruttori: «Aziende locali per realizzare la Pediatria»

► Il presidente Alessandro Gerotto: «Opere così importanti devono andare in velocità e vanno gestite da ditte affidabili»

LA RICHIESTA

PADOVA Alessandro Gerotto, da qualche mese presidente dell'Associazione Costruttori, ne ha fatto una bandiera. Da settimane non perde occasione per ricordare a gran voce agli enti padovani, dal Comune all'Università per intenderci, che è ora di tenere presente le ditte locali nell'assegnazione degli appalti. Lo ha ricordato al Bo per quanto riguarderà la Piave, per il Comune per il tram o la nuova Questura e adesso lo ricorda anche alla stazione appaltante della nuova pediatria, ovvero l'Azienda ospedaliera, ovvero la Regione.

«Pediatria è fondamentale per il territorio. La pubblicazione del bando entro il mese di maggio è sicuramente un segnale positivo che testimonia la volontà di procedere spediti con la realizzazione: è un'opera fondamentale per il futuro della città e ha una valenza sociale riguardando un presidio della salute dei cittadini. Il cronoprogramma per la realizzazione dell'opera è serrato per questo mi auguro che ci sia attenzione per le imprese del territorio ed iscritte al sistema Ance. Sono aziende che hanno tutta la competenza e l'esperienza per portare valore aggiunto allo sviluppo di questo progetto».

Dunque «la nuova pediatria è un progetto ambizioso e che richiede attenzione e responsabilità. I cittadini non possono aspettare anni per vedere ultimata quest'opera per questo la scelta di far lavorare le aziende del territorio garantirebbe alla stazione appaltante la possibilità di confrontarsi quotidianamente con chi gestisce i lavori superando in modo rapido problemi ed eventuali inconvenienti. Questo non sarebbe possibile se l'appalto finisse ad aziende lontane chilometri e che nella maggior parte dei casi, poi, sono costrette a subappaltare i lavori. Le aziende iscritte ad Ance Padova sono pronte a fare la loro parte dimostrando competenza ed eccellenza. Ci auguriamo solo che ce ne venga data la possibilità».

«Ance Padova - conclude - è un sistema integrato che unisce aziende, Scuola Edile Cpt e Cassa Edile. Questo permette di avere programmi di formazione continua, quindi operatori costantemente aggiornati sulle tecnologie, sulla sicurezza, sulle tecniche di costruzione. La formazione e l'aggiornamento sono, per così dire, il primo dispositivo di protezione individuale da portare in cantiere».

M.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PEDIATRIA I Costruttori premono per l'attenzione alle aziende locali

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



ANCE VENEZIA COMPIE GLI ANNI, MA IL REGALO È PER TUTTI VOI.

GARANTITO AL 110%.



Noi costruttori della città metropolitana di Venezia abbiamo una lunga storia.

Siamo al vostro fianco da 75 anni (+1). Sì, perché la pandemia ci ha impedito di festeggiare il nostro anniversario nel 2020. È il momento di recuperare, mettendo al vostro servizio tutta l'energia, la competenza e la voglia di ripartire che ci animano.

Avete un'opportunità da non perdere: tutti i bonus edilizi per prendervi cura delle vostre abitazioni.

Ristrutturare, rifare e costruire sono la nostra missione da sempre. Sapete a chi affidarvi.

ANCE | VENEZIA

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



OLIMPIADI INVERNALI In Fiera il tavolo degli enti per Cortina-Milano

Giochi 2026, al Veneto

325 milioni per le opere

Zaia: «In Arena cerimonia finale». E Verona chiede la variante alla statale 12 e la strada di gronda

Enrico Giardini

enrico.giardini@larena.it

●● Olimpiadi 2026 di Cortina d'Ampezzo, Milano e con cerimonia finale a Verona, in Arena: il Veneto, degli 11 miliardi totali per le infrastrutture stradali ferroviarie di cui uno già stanziato, avrà 325 milioni. Ma serve una netta accelerazione, per fare. Anche per gli impianti sportivi.

Per questo, considerando che sono sessanta le opere previste nelle regioni coinvolte, «urge la costituzione della società che gestirà l'evento e la nomina di un commissario, oltre che accelerare in maniera netta sulla procedure burocratiche, sospendendo il Codice degli appalti. Ma insieme agli amministratori dei territori che la faremo». Lo dice il viceministro per le Infrastrutture e le mobilità sostenibili Alessandro Morelli, illustrando il piano al termine del tavolo di coordinamento per le Olimpiadi invernali 2026. Inaugurato ieri a Veronafiere da lui, con i presidenti delle Regioni Veneto Luca Zaia e Lombardia Attilio Fontana, e delle Province Autonome di Trento e di Bolzano, Maurizio Fugatti e Arno Kompatscher, interessati dagli interventi infrastrutturali funzionali ai Giochi.

Tra le opere per il Veneto Zaia ricorda «le varianti di Cortina d'Ampezzo e di Longarone, in provincia di Belluno. Poi c'è il tema delle infrastrutture sportive, sulle quali abbiamo già 145 milioni e un incremento delle partite di finanziamento. Puntiamo su mezzi sostenibili e si sta lavorando per quelli a idrogeno».

La Regione Veneto spinge per avere le opere anche prima del 2026. «E sottolineo il grande ruolo che avrà Verona, che ho voluto fosse la città che ospita la cerimonia finale dei Giochi, in Arena», aggiunge il presidente Zaia.

I 325 milioni - come, interpellata, spiega l'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Elisa De Berti, veronese - copriranno totalmente i costi della variante di Longarone, di 250-270 milioni, e parzialmente di quella di Cortina, che ne richiederà 450. I circa 145 in più che servono andranno integrati dal Governo. «Puntiamo anche a cogliere l'opportunità per finanziare la strada di gronda, a Verona, per collegare Verona nord con il Quadrante Europa e la tangenziale sud: servono 25 milioni, ottenibili o con altri ipotetici finanziamenti o con ribassi dagli altri lavori», dice De Berti. «E va formalizzato che, sfruttando il traino del commissario per le opere olimpiche, si acceleri anche con il finanziamento alla variante alla statale 12, a Verona, da 145 milioni, affinché sia pronta nel 2025». ●



Luca Zaia Il presidente della Regione in Fiera per il vertice FOTO MARCHIORI

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



Variante di San Vito, ko il ricorso L'Anas: così avanti con il progetto

Bocciata la richiesta di sospensiva del comitato contro l'opera

BELLUNO Il no del Tribunale superiore delle acque pubbliche alla richiesta di sospensiva avanzata dal comitato «No Variante Anas di San Vito di Cadore» permette il completamento all'iter di approvazione del progetto della variante sulla Statale 51 «di Alemagna», uno dei quattro grandi nodi del piano straordinario di mobilità messo in piedi da Anas in vista dei Mondiali di sci 2021 (già in archivio 2 mesi e mezzo fa) ma ora attuale in vista delle Olimpiadi del 2026.

«Un risultato importante — spiega il commissario straordinario per il potenziamento della viabilità per Cortina, Claudio Andrea Gemme — che ci permette di proseguire nella realizzazione di un'opera di grande importanza per migliorare e potenziare la viabilità dell'area. Le attività ora proseguiranno con l'avvio delle procedure di rimozione delle interferenze e i previsti atti collegati».

Il progetto della variante vede la realizzazione un nuovo asse viario tra l'attuale Statale 51 «di Alemagna» e il torrente Boite, lunga circa 2,3 chilometri, per un investimento totale di 28 milioni di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Le opere Il viceministro Morelli «Olimpiadi, subito il commissario»

«A breve nomineremo un commissario per le opere dei Giochi olimpici Milano-Cortina 2026. C'è molto tempo da recuperare, purtroppo siamo già in ritardo». Così il vice ministro alle Infrastrutture Morelli ieri a Verona per incontrare i presidenti. a pagina 2 **Bonet**

Il vice ministro Morelli: «Subito il commissario per i Giochi di Cortina»

Vertice a Verona con i presidenti di Regione, al Veneto 325 milioni

Il ministro Morelli
Siamo in ritardo,
c'è parecchio tempo da
recuperare, quando sono
entrato in ufficio mi sono
trovato un faldone sulle
Olimpiadi alto così...

Luca Zaia
Il commissario è
indispensabile,
altrimenti rischiamo
che le Olimpiadi arrivino
prima delle opere
per le Olimpiadi

VERONA Il Codice degli appalti? «Ora è sospeso per via del Covid ma se fosse per me lo lascerei nel limbo anche dopo l'emergenza sanitaria, fino alla definitiva uscita dalla crisi economica post pandemia. È un giogo che ci ha costretto a commissariare 60 opere il mese scorso e ci costringerà a commissariarne altre 30 il mese prossimo» dice il vice ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Alessandro Morelli, ieri a Verona per incontrare i presidenti di Lombardia e Veneto, Attilio Fontana e Luca Zaia, e delle Province di Trento e di Bolzano, Maurizio Fugatti e Arno Kompatscher, per un punto sulle opere da realizzare in vista dei Giochi olimpici di Milano-Cortina 2026. Per questo, se c'è una certezza, è che «presto» verrà nominato un commissario con poteri straordinari, uno soltanto chiamato ad occuparsi sia delle opere viarie

che delle sedi di gara. Lo accompagnerà un decreto con norme di semplificazione. «Il rischio altrimenti è che arrivino prima le Olimpiadi delle opere per le Olimpiadi» ha chiosato Zaia, che ha spinto

per la nomina commissariale insieme ai colleghi di Lombardia, Trento e Bolzano.

Manco a dirlo siamo già in ritardo, come ha ammesso lo stesso vice ministro: «C'è purtroppo parecchio tempo da recuperare, quando sono entrato in ufficio mi sono trovato un faldone sulle Olimpiadi alto così... ora cercheremo di accelerare, anche perché l'orizzonte non è il 2026 ma il 2025, quando il Cio verrà in Italia per verificare che tutto sia a posto». Responsabilità? «Sicuramente non degli amministratori locali, che anzi stanno svolgendo un opportuno ruolo di pungolo» ha risposto diplomaticamente Morelli, leghista al governo

con M5s e Pd che hanno espresso gli ultimi due ministri alle Infrastrutture, ossia Danilo Toninelli e Paola De Micheli. Da quest'ultima è firmato il decreto con la ripartizione del miliardo stanziato dal governo per gli interventi nelle tre regioni.

Per il Veneto, ha ricordato Zaia, ci sono in ballo 325 milioni di euro, che serviranno per la circonvallazione di Longarone e quella di Cortina, per il collegamento tra l'uscita Belluno della A27 e la strada regionale Agordina, per il potenziamento ferro-



viario nell'anello basso delle Dolomiti, per la ristrutturazione e l'ammodernamento delle stazioni ferroviarie di Feltre, Sedico, Belluno e Longarone e per la circonvallazione sud di Verona, che all'Arena ospiterà la cerimonia di chiusura delle Olimpiadi («Vogliamo strade digitali, smart, sull'esempio dell'Alemagna su cui Anas ha già investito 25 milioni» ha detto Morelli). Non si è invece minimamente parlato degli impianti a fune tra Cortina, Alleghe e Arabba che la Regione vorrebbe realizzare nell'ottica di una mobilità sostenibile intervalliva ma che preoccupano gli ambientalisti e la Fondazione Unesco.

A questo budget si aggiun-

geranno altri 145 milioni per le strutture di gara, su tutte la pista di bob Monti di Cortina, costruita per i Giochi del 1956 e che ora la Regione intende recuperare con un esborso di 80 milioni, nonostante il parere contrario del Cio (l'alternativa sarebbe la pista di Innsbruck).

Il prossimo passo, più volte annunciato ma se ne deduce mai realizzato visto che Morelli l'ha dato nuovamente per «imminente», è la costituzione della società che dovrà occuparsi dei cantieri, partecipata al 35% dal ministero dell'Economia, al 35% da quello delle Infrastrutture, al 10% dalla Regione Lombardia e al 10% da quella del Veneto e per il restante 10% dalle

Province di Trento e di Bolzano con quote paritetiche del 5%. «Non vogliamo opere faraoniche - ha avvisato Kompatscher - ma interventi mirati che abbiano un impatto positivo per la mobilità su gomma e rotaia nel lungo periodo». Per Fugatti «bene che Morelli abbia aperto questo tavolo di coordinamento, così eviteremo di correre su binari confliggenti». Chiude Fontana, ribadendo il concetto iniziale: «Abbiamo estremo bisogno di una figura commissariale con poteri reali che lavori alla semplificazione delle procedure per la realizzazione delle opere pubbliche».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Non siamo responsabili della crisi» Sos al prefetto

Iritardi nei lavori, il Mose che rischia di slittare al 2022, il pericolo che le aziende, che attendono i pagamenti, non ce la facciano a sopravvivere. E così scrivono al prefetto Vittorio Zappalorto, per chiedere un suo intervento e di convocare «un urgente tavolo di confronto con le parti interessate volto alla stabile e definitiva risoluzione delle problematiche», si legge nel documento firmato da Clodia, Kostruttiva, Rossi Renzo Costruzioni, Grv, Intercantieri Vittadello, Nuova Coedmar, P.m.i. e C.c.c. A monte della richiesta, la scelta del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani, di arrivare a un «accordo di ristrutturazione del debito» presentato al tribunale ai sensi dell'articolo 182 bis della legge fallimentare. In ballo ci sono 70 milioni di crediti e si ventila l'ipotesi

di risarcire le ditte impegnate nei lavori del Mose con solo il 30 per cento. Nel qual caso, protestano le aziende, «falliremmo». Per questo, l'appello a Zappalorto. «Pur nell'inevitabile sforzo dello Stato italiano per garantire la continuità ed il completamento del Mose — si legge nella lettera inviata ieri a Ca' Corner — il progressivo aggravamento delle criticità finanziarie del Consorzio Venezia Nuova è ben lungi dal trovare una soluzione se non con ripercussioni assolutamente negative per tutto il comparto operativo, sociale ed economico collegato ai lavori e al Consorzio oltre che all'opera stessa, senza peraltro che al medesimo comparto possa ascrivere la benché minima

responsabilità della situazione». Ora è da vedere se la richiesta avrà un seguito. (g. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



LA PROTESTA

**Le pratiche vanno a rilento
 A rischio il Superbonus**



Alla fiera Ri-Costruire riflettori sulle infinite pratiche edilizie, che rallentano le operazioni. **DAL MAS / PAGINA 18**

LONGARONE FIERE

I Comuni poco informatizzati mettono a rischio il Superbonus

A Ri-Costruire il problema delle infinite pratiche edilizie, che rallentano le operazioni

Molti aspetti legati agli incentivi in edilizia saranno snocciolati nei lavori in fiera

LONGARONE

La scarsa informatizzazione dei Comuni rischia di vanificare la rivoluzione nell'edilizia con il Superbonus. Si allungano i tempi delle procedure e c'è il rischio di finire fuori tempo massimo.

LongaroneFiere, dunque, con l'evento "Ri-costruire", ha l'ingrato compito di dire una parola di verità sul Superbonus 110% e sulle altre agevolazioni per la casa. Tante attese, grandi illusioni, ma prepariamoci a possibili delusioni. Che potrebbero essere anche cocenti.

Una parola di verità l'ha anticipata ieri Fabiola De Battista, presidente dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Pae-

saggisti di Bellunom, alla presentazione dell'evento che sarà on line. «C'è un gran fermento in tutta la provincia ed il superbonus ha effettivamente incentivato una grande partecipazione e interesse per la ristrutturazione degli edifici», ha detto. «La situazione è, quindi, da un lato positiva per quanto riguarda l'interesse da parte della committenza interessata a lavori di risparmio energetico, ma dall'altro», ha messo in guardia l'architetta, «c'è una grande confusione generata dagli stessi bonus. E c'è pure una lentezza delle procedure di accesso agli atti nei Comuni per poter verificare la conformità edilizia dei beni».

Ecco lo snodo, anzi il nodo da sciogliere, che rischia di

compromettere l'esito di tutta l'operazione. Posto che all'interno di questi bonus si è inserita la norma che prevede la doppia conformità – ossia un intervento edilizio deve sempre partire da un edificio che abbia raggiunto, precedentemente, la conformità edilizia – a volte ci si trova in presenza di edifici che non sono a nor-



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

ma e dovendo chiedere la conformità edilizia ai Comuni, questi ultimi rallentano di molto la partenza delle pratiche edilizie non disponendo di un sistema informatizzato per accedere ai dati degli anni passati.

«C'è quindi un grave rischio», secondo la presidente provinciale degli architetti, «quello di dedicare molto tempo alla ricerca della conformità edilizia e di non avere altrettanto tempo per completare i lavori di progettazione e sistemazione degli edifici».

Se il superbonus decade nel 2022, i tempi sono piuttosto stretti. «Chi è già partito, insomma, ha la possibilità di arrivare a meta in maniera interessante, per gli altri sarà tutto più difficile».

Ma i problemi non finisco-

no qui: si pensava che il super-sisma-bonus facesse lavorare tutti gratis, invece non è così. Il lavoro che uno fa ha una percentuale che può essere recuperata attraverso il bonus e una percentuale che invece deve essere pagata. Insomma, «ci deve essere la consapevolezza da parte della committenza che un lavoro di ristrutturazione ha comunque un costo che non viene completamente soddisfatto dai bonus».

Alla videoconferenza di ieri, il presidente provinciale del Comitato Unitario delle Professioni, Innocenzo Megali, riconosce che per molti il Superbonus rappresenta un obiettivo ambito, ma anche difficile da raggiungere per i tempi stretti e gli aspetti procedurali spesso molto com-

plici. «Ci sono da approfondire moltissimi aspetti, da quelli relativi al progetto alle verifiche sullo stato dell'immobile, dalle diagnosi energetiche agli studi di fattibilità e agli aspetti sulla convenienza economica e fiscale che spesso costituisce l'antecedente logico di tutti gli studi che vengono fatti. Non mancano gli aspetti giuridici con le responsabilità che ci sono non soltanto per i professionisti ma anche per imprese e committenti».

Ri-Costruire, dunque, rappresenta un momento indispensabile di chiarificazione per Luca Luchetta, presidente Ordine degli Ingegneri, e per Paolo Vaccari, presidente Collegio Geometri, che conferma quanto siano ancora contenute di numero le domande. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Focus sui superbonus in edilizia per gli addetti ai lavori di Ri-Costruire a Longarone Fiere

LAVORI PUBBLICI

Parte la gara per i lavori della nuova sede del Serd

**Il servizio verrà trasferito da Borgo Ruga a via Marconi al piano terra dell'ala sud
Opere per 325 mila euro e cantiere entro l'anno**

FELTRE

Parte la gara per l'affidamento dei lavori di ristrutturazione del piano terra, fronte sud, della sede di via Marconi a Feltre, dove sarà trasferito il servizio per le Dipendenze di Borgo Ruga, cioè nel complesso dove ci sono altri servizi come la Comunità residenziale protetta, che progressivamente sarà smantellato per l'inidoneità di strutture e locali. Il progetto esecutivo, realizzato dallo studio Striolo Fochesato & Partners di Padova, prevede opere per 325 mila euro.

Gli interventi interesseranno il piano terra dell'ala sud, attualmente inutilizzato, e alcuni locali del piano terra dell'ala ovest, attualmente adibiti ad archivio. Le opere previste garantiranno un miglioramento sia funzionale che impiantistico e la realizzazione di nuovi servizi igienici. La struttura sarà quindi resa più confortevole e sicura.

Nel corso di quest'anno dunque, una volta espletata la gara e affidato l'incarico di realizzazione, si aprirà il cantiere al quale seguirà quello

per il trasferimento degli ambulatori veterinari, tuttora collocati in borgo Ruga, che troveranno anch'essi una nuova sede in ex casa di cura Bellati di via Marconi.

I tempi del trasferimento sono stretti, si è ribadito nella recente delibera della dirigenza Ulss, "stante la situazione avanzata di degrado dell'attuale sede". Del trasferimento del Serd e della Comunità terapeutica protetta si è cominciato a parlare a inizio 2016 quando, a seguito di valutazione tecnica aziendale sullo stato attuale del complesso, si era evidenziato un "accentuato stato di obsolescenza caratterizzato da un generale degrado con carenze strutturali, igienico sanitarie, barriere architettoniche, stato delle superfici murarie e pavimenti, vetustà degli infissi interni ed esterni, vetustà ed inaffidabilità degli impianti".

Mettere mano a un edificio vincolato solo per garantire condizioni essenziali di sicurezza e comfort agli utenti, avrebbe comportato una spesa superiore ai due milioni di euro. —

L.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ingresso dell'attuale sede del Serd a Feltre



CIBIANA

Sp347, chiusura totale da venerdì alle 13 fino a domenica alle 12

Tirano un sospiro di sollievo il Taulà dei bos e i ristori al passo. La posa del bailey non comprometterà il lavoro dei locali

**Ma c'è preoccupazione
«Rifornimenti difficili
con il ponte chiuso
più o meno due mesi»**

CIBIANA

Sventato pericolo di chiusura, domenica a pranzo, per il Taulà dei bos, il ristorante caratteristico in centro al paese, e per i ristori al passo. Federico Vicentini, il gestore, temeva di dover rinunciare alle numerose prenotazioni a causa della chiusura della Sp347; invece Veneto Strade ha rassicurato il sindaco Mattia Gosetti che il cantiere per la posa del ponte bailey si concluderà nella mattinata domenicale, entro le 12.

«Sarebbe stata una mazzata unica», ammette Vicentini che fa accomodare gli ospiti nelle terrazze del Taulà, davanti a uno splendido panorama, incombenza il Sassolungo di Cibiana. Domenica c'è stata un'invasione di ospiti; molti dei quali, però, hanno poi deciso di prendere il largo perché la cucina del ristorante ha potuto essere organizzata in tre turni, per una trentina di posti alla volta.

«La tarda primavera e l'estate promettono bene», anticipa Vicentini, «speriamo che i due mesi di cantiere sul ponte non compromettano questa ripartenza. Il rischio è per i rifornimenti: non riusciranno a salire i camion di maggiore capienza».

L'altro accesso è da Longarone, lungo la sr 251. L'ordinanza di chiusura totale della

strada provinciale 247 parte dalle 13 di venerdì, ma la riapertura verrà anticipata alle 12 di domenica. Venerdì e sabato sarà comunque consentito il senso unico alternato, regolato da impianto semaforico e per le sole autovetture, dalle 19 di sera alle 6 del mattino. Attenzione, però, la chiusura proseguirà il 16 ed il 17 maggio, con l'autorizzazione al senso unico alternato dalle 13 del 16 alle 18 del 17. Ovviamente verrà garantito il transito dei mezzi di soccorso leggeri.

Il cantiere, piuttosto impegnativo, consisterà nell'installazione di un ponte bailey, sostitutivo di quello storico, in ristrutturazione, che dunque verrà chiuso.

«Ringraziamo Veneto Strade che, a seguito di numerosi colloqui con i Comuni di Cibiana e Valle, ha proposto una soluzione accettabile per fare fronte a quella chiusura che altrimenti avrebbe impegnato la strada per oltre due mesi», ha fatto sapere il sindaco Gosetti, aggiungendo che l'opera è essenziale per il collegamento del suo paese con il Cadore. Si è deciso di attivare il cantiere nel fine settimana per evitare disagi pesanti anche alla fabbrica di chiavi, l'Errebi, che accoglie collaboratori anche da fuori paese. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ponte sul Boite che chiuderà per ristrutturazione



SAN VITO: LA VERTENZA SULL'OPERA

Rigettata la sospensiva sulla variante Anas Gemme: l'iter va avanti

SAN VITO

Rigettata l'istanza di sospensione chiesta dal Comitato No variante Anas San Vito di Cadore al Tribunale superiore delle acque pubbliche. Il giudice, con l'ordinanza pubblicata ieri, ha respinto la misura cautelare chiesta dagli avvocati, e posto anche un dubbio sulla giurisdizione, ovvero a quale giudice spetti decidere in merito ai ricorsi promossi dal Comitato, che sono difesi dallo studio legale Iannotta di Napoli.

Il giudice rileva che il "lamentato danno" al momento non c'è, in quanto non è ancora stato pubblicato il progetto definitivo della variante Anas di San Vito. Al fine di valutare i profili di fondatezza dei ricorsi, il giudice evidenzia anche dubbi "su vari profili critici inerenti alla potestà impositiva ultra vires (al di là dei poteri, ndr)".

Infine, il giudice si dichiara "non convinto della giurisdizione di questo Tsap" ad occuparsi del ricorso. Nell'udienza del 5 maggio Anas

aveva sollevato le stesse perplessità, chiedendo che il procedimento fosse trasferito al Tar. Il giudice conclude confermando l'udienza collegiale del 30 giugno, con la riunificazione dei due ricorsi presentati dal Comitato.

«Si tratta di un risultato importante», commenta il Commissario straordinario per il potenziamento della viabilità per Cortina, Claudio Andrea Gemme, in una nota stampa, «che ci permette di proseguire nella realizzazione di un'opera di grande importanza per migliorare e potenziare la viabilità dell'area. Le attività ora proseguiranno con l'avvio delle procedure di rimozione delle interferenze e i previsti atti collegati».

Anas registra positivamente la decisione del giudice e ricorda che il progetto «è stato condiviso da enti locali e organi deputati alla tutela del territorio, sia nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale, sia con i pareri positivi espressi in Conferenza dei servizi». —

ALESSIA FORZIN

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una veduta del centro di San Vito

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



«Olimpiadi, per le opere serve un commissario»

«È stato un incontro importante per arrivare velocemente a rendere operativa la Società delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. E tutti siamo d'accordo che serve un commissario per realizzare velocemente le infrastrutture e gli impianti sportivi necessari». È la sintesi del governatore del Veneto, Luca Zaia, al termine del vertice che si è tenuto ieri a Verona. Per le opere nelle città e nelle regioni coinvolte dalle Olimpiadi sono stati stanziati 11 miliardi.

Rossignati a pagina 8

Olimpiadi, 11 miliardi per 60 opere. Le Regioni: «Serve un commissario»

► Incontro tra il Governo e i presidenti delle Regioni coinvolte nei Giochi 2026 ► Zaia: «Subito la società di gestione e una figura unica per ridurre i tempi»

IL VICEMINISTRO MORELLI: «IL CODICE DEGLI APPALTI RESTI SOSPESO FINO ALLA FINE DELL'EMERGENZA E INTANTO SI CAMBI»

IL VERTICE

VERONA «È stato un incontro importante per arrivare velocemente a rendere operativa la Società delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. E tutti siamo d'accordo che serve un commissario per realizzare velocemente le infrastrutture e gli impianti sportivi necessari». È la sintesi fatta dal Governatore del Veneto, Luca Zaia, ieri a Verona dopo il vertice indetto dal viceministro per le Infrastrutture e le Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli, con il

presidente della Lombardia, Attilio Fontana, quello della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti, e Arno Kompatscher, presidente della Provincia autonoma di Bolzano.

TAVOLO PERMANENTE

Un incontro che ha sancito la nascita di un tavolo permanente tra le regioni interessate dagli interventi infrastrutturali funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici invernali Milano-Cortina 2026. «Il Governo ha già reso disponibile 1 miliardo di euro dei quali 325 milioni destinati al Veneto per opere come la variante di Cortina, quella di Longarone ed un progetto di mobilità ad idrogeno a servizio degli spettatori ma che poi rimarrà per il territorio - ha detto Zaia -. Queste Olimpiadi cambieranno la storia del Veneto, ma dobbiamo realizzare ve-

locemente questi interventi e per questo va varata quanto prima la Società delle Olimpiadi che le gestirà e va dotata di un commissario».

Un tema, quello della necessità di gestire la mega operazione che ha subito evidenziato anche il viceministro Morelli, che da poco ha ottenuto dal Governo la delega al coordinamento degli interventi infrastrutturali per le Olimpiadi e Paraolimpiadi invernali: «Oggi abbiamo inaugurato un tavolo di coordinamento tra Regioni e



Governo per dare una cabina di regia a quello che sarà il più importante appuntamento per il Paese usciti dalla tragedia della Pandemia. Parliamo di decine di migliaia di posti di lavoro per una settantina di grandi progetti infrastrutturali da realizzare. Il Ministero è a disposizione dei territori su questo, come dimostrano gli oltre 11 miliardi di euro stanziati per le Olimpiadi per le quali sono previste quasi 60 opere nelle città e nelle regioni coinvolte dalle Olimpiadi, dei quali 145 milioni per gli impianti sportivi ed il resto in infrastrutture, digitalizzazione, innovazione della mobilità dei territori interessati. Ma dobbiamo recuperare il tempo perduto e per questo tutti concordiamo sulla necessità di un commissario. Ma prima dobbiamo, nelle prossime settimane, chiudere la partita della società delle olimpiadi dove siamo in atte-

sa che i tecnici concludano le scelte su questioni che riguardano lo statuto, proprio per prevedere la figura del commissario. Spero si faccia in fretta per passare quanto prima possibile alla scelta del commissario».

«Sono interventi - ha detto il presidente Kompatscher - destinati a generare un volano enorme. Solo come provincia di Bolzano parliamo di progetti pronti e cantierabili per il territorio che riguardano infrastrutture e sostenibilità, collegamenti ferroviari e mobilità a idrogeno finanziati per 50 milioni dal Governo ma poi per altri 150 milioni dalla Provincia, da enti locali, realtà imprenditoriali e privati». «Si deve ora entrare quanto prima nello specifico e nel merito dei progetti. Per questo abbiamo bisogno del tavolo permanente che è nato oggi, anche perché la scadenza non è l'apertura dei Giochi Olimpici, ma un anno prima. Perché le

opere vanno verificate e collaudate. Quindi serve una gestione commissariale», ha ricordato il presidente Fontana.

TUTTA L'ITALIA

«Questo - ha concluso il vicesegretario Morelli - anche per superare un Codice degli appalti che oramai è una "non norma" perché già abbiamo commissariato 70 grandi opere e a breve lo faremo con altre trenta. È un codice sospeso per l'emergenza sanitaria, quindi fino a fine anno, ma che io penso dovrebbe essere sospeso fino alla fine della crisi economica. E nel frattempo rivederlo. Tornando alle Olimpiadi, dico che è un progetto che riguarda tutto il Paese e invito le Regioni interessate ad allacciare rapporti su quest'operazione con le altre Regioni, perché l'occasione dei Giochi Olimpici invernali di Milano-Cortina sia vissuta da tutta l'Italia».

Massimo Rossignati

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VERTICE Da sinistra Morelli, Zaia, Fontana, Kompatscher e Fugatti all'incontro di ieri

Pedemontana, via il 28 maggio

► C'è la data di apertura del primo tratto della superstrada che arriva nella Marca da Bassano Ovest a Montebelluna ► Avviati alla conclusione i lavori del tratto di 35 chilometri che collega la provincia di Vicenza con quella trevigiana

Adesso c'è anche la data: venerdì 28 maggio. Giorno da segnare sul calendario e da ricordare, perché sarà quello dell'inaugurazione del primo tratto di Pedemontana nella Marca, tra Bassano Ovest e Montebelluna. Si tratta di 35 chilometri che collegheranno la provincia di Treviso a quella di Vicenza e apriranno un nuovo capitolo nella travagliata storia della viabilità veneta. «La Pedemontana è la più grande opera pubblica in costruzione in Italia», ripete a ogni occasione il governatore Luca Zaia.



Calia a pagina V

L'USCITA A Montebelluna

Pedemontana, si parte apertura il 28 maggio

► Fissata la data per l'inaugurazione del tratto di 35 chilometri tra Bassano Ovest e Montebelluna ► Il nuovo tracciato è il primo a diventare operativo in provincia. I sindaci: «Lo aspettavamo da 30 anni»

**L'INFRASTRUTTURA
ANDRÀ A COMPLETARE
L'AUTOSTRADA A27
PER ARRIVARE
DA TREVISO A VICENZA
CI VORRANNO 40 MINUTI**

IL PROGETTO

TREVISO Adesso c'è anche la data: venerdì 28 maggio. Giorno da segnare sul calendario e da ricordare, perché sarà quello dell'inaugurazione del primo tratto di Pedemontana nella Marca, tra Bassano Ovest e Montebelluna. Si tratta di 35 chilometri che collegheranno la provincia di Treviso a quella di Vicenza e apriranno un nuovo capitolo nella travagliata storia della viabilità veneta. «La Pedemontana è la più grande opera pubblica in costruzione in Italia», ripete a ogni occasione il governatore Luca Zaia. I numeri, del resto, lo confermano: 94,5 chilometri di superstrada a pagamento; quattordici caselli, in pratica uno ogni 5,9 chilometri; tren-

tasei comuni coinvolti; 2,258 miliardi di euro di investimento. L'infrastruttura, data dalla Regione in concessione al consorzio Sis, è stata concepita trent'anni fa e adesso arriva in soccorso di un sistema economico bisognoso più che mai di una viabilità all'altezza.

IL QUADRO

Adesso l'orizzonte inizia a schiarirsi: i 35 chilometri tra Bassano e Montebelluna si vanno ad aggiungere alla trentina già disponibili, di cui 15 inaugurato a novembre per collegare l'uscita di Bassano a Breganze. Un pezzo alla volta, insomma, la Pedemontana prende forma. Ormai due terzi della superstrada sono fatti, resta l'ultimo sforzo. Con la Pedemontana avrà anche più senso l'autostrada A/27, «che non sarà più un'incompiuta», ha ricordato Zaia non più tardi di un mese fa. Chi deve andare in direzione Milano, Bergamo, Vicenza o Bassano, entrerà in A/27 a Treviso Nord e non dovrà più andare verso Mestre. Il tempo di percorrenza stimato da Treviso a Vicenza

sarà di 40 minuti.

I NODI

E se il mondo economico si sfrega le mani - il completamento della Pedemontana è stato invocato più volte anche da Mario Pozza, neo-confermato presidente della Camera di Commercio Treviso-Belluno - una fetta di ambientalismo veneto resta in fermento. L'incubo è il consumo del suolo, critica a cui la Regione però ribatte facendo notare che il tracciato della Pedemontana è noto dal 1990. E quello è rimasto, non è stato aggiunto un solo chilometro in più. Ma non solo. Anche i sindaci direttamente coinvolti si dibattono tra la soddisfazione di un'infrastruttura desti-



nata a risolvere non pochi problemi di traffico e l'esigenza di realizzare al più presto opere complementari. E Zaia, anche su questo fronte, è molto preparato. Di recente ha ricordato: «Abbiamo realizzato 68,3 chilometri di opere complementari, in pratica un'altra Pedemontana. E poi gli espropri: la Regione ha pagato 300 milioni di euro ai cittadini che hanno ceduto i loro terreni». Quando, a metà aprile, si è avuta la certezza che il tratto trevigiano sarebbe comunque arrivato entro maggio, il governatore ne ave-

va anche approfittato per togliersi un sassolino dalla scarpa: «Dedichiamo l'apertura della Bassano Ovest-Montebelluna a chi ha tifato per una vita affinché restasse una ferita sul territorio. Il nostro ringraziamento va agli operai e agli espropriati».

NEL TERRITORIO

La notizia del nuovo tratto ormai completato e pronto per essere inaugurato tra due settimane è stata accolta con grande favore dei sindaci più direttamente interessati, Luciano Fregonese di Valdobbiadene e Claudio Sartor

Cornuda. Per la loro zona "Pedemontana" vuol dire possibilità di connettersi con le principali vie di comunicazione. E lo dicono apertamente: «Accogliamo con giubilo la notizia dell'apertura della Pedemontana Veneta nel tratto tra Montebelluna e Bassano, lo attendiamo da trent'anni». Anche loro però si attendono un completamento dell'opera con strutture aggiuntive, ovvero un nuovo ponte di Vidor, infrastruttura comunque già presente nei programmi.

Paolo Calia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

Lunga 94,5 chilometri avrà anche 14 svincoli

Uno dei dati che balzano più agli occhi sono i 68 chilometri di opere complementari che la Regione ha finanziato per andare incontro alle esigenze dei 36 comuni attraversati dalla Pedemontana. I numeri dell'infrastruttura restano da record: 94,5 chilometri di superstrada a pagamento; quattordici caselli, in pratica uno ogni 5,9 chilometri messi principalmente su richiesta dei sindaci; trentasei comuni coinvolti; 2,258 miliardi di euro di investimento.



IL CASELLO IL 28 maggio verrà inaugurato il tratto di Pedemontana tra Bassano e Montebelluna: 35 chilometri che andranno a risolvere alcuni problemi di viabilità denunciati da comuni e aziende

La svolta con il completamento della galleria che attraversa Vallugana

**UN LAVORO DURATO
UN DECENNIO
PORTATO A TERMINE
NONOSTANTE
I RALLENTAMENTI
LEGATI ALLA PANDEMIA**

**I COMUNI A RIDOSSO
DEGLI SVINCOLI
TEMONO PER I FLUSSI
DI TRAFFICO
LA REGIONE: «MA LI
HANNO CHIESTI LORO»**

IL RETROSCENA

TREVISO A metà aprile c'è stata l'accelerazione decisiva che ha consentito di poter programmare l'inaugurazione del tratto Bassano per il 28 maggio. Dopo dieci anni di lavori, il 16 aprile scorso, è stato finalmente completato lo scavo della galleria nord di Malo da Vallugana (Bassano) in direzione della Marca. E quello è stato un buon momento per fare il punto sullo stato d'avanzamento dell'opera. Già alla fine dell'anno scorso, dopo il completo dissequestro disposto a ottobre dalla Procura di Vicenza, era stato sfondato il tunnel sud. Si attendeva solo di arrivare alla galleria nord. «L'evento è importante perché, oltre a denotare l'andamento positivo dei lavori, nonostante 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 la Regione in quei giorni in un bollettino. «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 Vallugana». Un linguaggio tecnico, che però può essere tradotto così in termini molto pratici: la viabilità, adesso, avrà molti più sbocchi ed eviterà di collassare sotto l'avanzata dei mezzi pesanti.

LA CRITICITÀ

Resta però una criticità da affrontare prima di poter definire ultimato il lavoro. Della galleria rimane infatti da ultimare lo scavo dalla parte di Castelgomber, il versante più difficile in quanto il terreno è "sciolto": non si tratta di roccia, bensì di terra. Il progetto prevede un'aggressione su 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 strano, ma scavare nella terra è quasi più difficoltoso che affrontare la pietra. La terra infatti deve essere messa in sicurezza, per cui il lavoro procede per forza di cose più lentamente. Le stime quindi dicono che ci vorrà almeno un anno per ultimare tutto. 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.

I DUBBI

Adesso che la Pedemontana sta prendendo forma, restano i dubbi di molti amministratori di quei comuni che si trovano a ridosso degli svincoli. Temono per i flussi di traffico in entrata e in uscita. Intanto si sta sviluppando un altro fenomeno, il proliferare di zone commerciali in quei punti dove il passaggio di auto sarà maggiore. Dubbi a cui il governatore, all'epoca, aveva replicato così: «Adesso ognuno di questi comuni sembra avere un problema, ma ricordo che all'epoca gli svincoli erano stati voluti dai sindaci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LO SVINCOLO Sono 14 le uscite previste lungo la Pedemontana



Venezia

**Mose, la rabbia
delle imprese
«Voragine di Stato»**

«Il Cvn ha un buco creato dalle diverse gestioni commissariali» accusa il presidente di Kostruttiva, portavoce delle imprese del Mose che chiedono al prefetto un confronto urgente perché la proposta del commissario liquidatore di saldare solo il 30% dei crediti rischia di farle fallire.

Brunetti a pagina VI

Mose, la rabbia delle imprese «Intervenga il prefetto subito»

► Rizzo: «Il buco del Cvn creato dalla cattiva gestione dello Stato Inaccettabile farlo pagare alle consorziate. Colpa della politica»

**I CANTIERI
IN STALLO TOTALE
DALL'AUTUNNO,
A RISCHIO 1.500
POSTI DI LAVORO
E LA STESSA OPERA
SALVAGUARDIA**

VENEZIA Una lettera-appello al prefetto, a cui chiedono la convocazione di un tavolo urgente di confronto. Le piccole medie imprese del Consorzio Venezia Nuova ieri hanno scritto a Vittorio Zappalorto. Dopo anni di lavoro a credito nei cantieri del Mose, la recente richiesta del commissario liquidatore del Cvn, Massimo Miani, di pagarli solo il 30% dei crediti, ri-



schia di farle fallire. Al prefetto prospettano le «ripercussioni assolutamente negative» di questa scelta «per tutto il comparto operativo - sociale ed economico collegato ai lavori ed al Consorzio Venezia Nuova, oltre che all'opera stessa». Ribadiscono di non avere responsabilità del «progressivo aggravamento delle criticità finanziarie del Consorzio», che dal 2015 è «in regime di straordinaria amministrazione». Denunciano il «totale stallo» dei lavori da autunno 2020 - a cui ha portato l'ultima gestione - con la «sempre più crescente perdita di occupazione», il «ricorso agli ammortizzatori sociali» e il «conseguente incremento delle tensioni sociali ed economiche».

LA MALA GESTIO

Accuse pesanti, in un momento di tensione altissima. E a togliersi qualche macigno dalle scarpe, più esplicito che mai, ieri è stato anche il presidente di Kostruttiva, Devis Rizzo, portavoce delle consorziate: «La verità è che il Cvn ha un buco, creato dalle diverse gestioni commissari-

riali. È dal 2015, di fatto, che le imprese sono state estromesse totalmente della gestione. I lavori si sono fermati, mentre il disavanzo è cresciuto». Rizzo sottolinea come in questi anni il Provveditorato alle Opere pubbliche abbia versato denari al Cvn per i lavori: «I 20 milioni che avanziamo sono stati dati, ma il Consorzio li ha usati per le sue spese di gestione. Se lo facessi io, nella mia consorziata, finirei in galera. Se questa non è mala gestione dello Stato! - s'accalora - Ebbene, questa mala gestione ora dovrebbe essere pagata dalle nostre imprese. In un paese civile è inaccettabile». Rizzo ricorda anche il paradosso delle grandi imprese del passato, Mantovani, Condotte, Fincosit, protagoniste della stagione del malaffare, ora in concordato. «Non hanno più lavorato e quindi non vengono penalizzate» annota, amaro.

LE ACCUSE ALLA POLITICA

Ma quello che ancora una volta scandalizza di più il presidente di Kostruttiva è il «silenzio della politica», che giudica la vera responsabile di questa deba-

cle. «È stata la politica a mettere questi personaggi a gestire. Possibile che il commissario Miani non sappia che un taglio del 70% dei crediti ci farà fallire? La responsabilità è di chi lo ha scelto, come di chi ha scelto il commissario sblocca cantieri, Elisabetta Spitz, che li ha fermati. Voglio fare anche i nomi: il governo Conte bis e il Pd in particolare». Quando alla voci su interessi di grandi imprese alla torta Mose, Rizzo è diretto. «Far saltare le nostre imprese per aprire la strada a qualche player nazionale, è come sparare a una zanzara con un bazooka. Significa buttare via 1.500 posti di lavoro, ma anche un'opera da 6 miliardi. Come fanno a organizzare una gara da 200 milioni? Senza contare i contenziosi... Mi chiedo se il governo sappia tutto questo». Intanto le consorziate hanno fatto arrivare sul tavolo del ministro Enrico Giovannini la lettera dell'avvocato Stefano Anmbrosini che, su incarico di Miani, propone il taglio del credito. «Pare che il ministro non ne sapesse nulla. Incredibile» conclude Rizzo.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, e i cantieri del Mose



Noale

Via ai lavori del nuovo tunnel per togliere le code

Via i passaggi a livello, arriva il tunnel. Riparte da Noale il progetto di eliminazione delle sbarre lungo la linea ferroviaria Mestre-Castelfranco: ieri l'assessore regionale alle Infrastrutture De Berti, ha posato la prima pietra del sottopasso di via Ongari, primo passo del progetto.

De Gaspari a pagina XIV

Addio alle code, si fa il tunnel

►Primo colpo di ruspa per il sottopasso di via Ongari ►L'intervento da quasi 8 milioni di euro prevede l'opera attesa da oltre vent'anni sarà pronta nel 2023 la sistemazione anche di quello di via Valsugana

NOALE

Riparte da Noale il progetto di eliminazione dei passaggi a livello lungo la linea ferroviaria Mestre-Castelfranco: ieri la vicepresidente e assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, ha posato la prima pietra del sottopasso di via Ongari, un intervento che insieme alla messa in sicurezza di un altro sottopassaggio noalese, quello di via Valsugana, costerà la bellezza di 7 milioni e 872mila euro.

GIORNATA STORICA

Per Noale la giornata di ieri è in qualche modo storica: sotto la pioggia prende ufficialmente avvio la realizzazione di un'opera attesa da almeno 20 anni. Ne serviranno oltre due di lavori (820 giorni) per risolvere uno dei nodi viari più delicati in centro e, sollievo per gli automobilisti, senza disagi al traffico: il sottopasso infatti verrà realizzato fuori dall'attuale sede stradale,

attraverso una nuova viabilità a est e dunque il passaggio a livello di via Ongari continuerà a funzionare e sarà chiuso definitivamente solo a tunnel ultimato. Ad eseguire i lavori sarà "Veneta 21" di Alpiago (Belluno), specializzata in edilizia ferroviaria, che si è aggiudicata i lavori. Ieri i suoi rappresentanti erano a dare il via al cantiere insieme alla vicepresidente regionale, alla sindaca Patrizia Andreotti, al delegato metropolitano Saverio Centenaro e a Francesca Perro-ne di Rfi.

DOPPIO INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova strada che collegherà via Ongari con via Mestrina, permettendo un collegamento con le proprietà tagliate fuori dall'opera, in particolare l'oasi naturalistica "Cave di Noale". L'intervento è di importanza strategica per la zona: ne avevano chiesto la realizzazione anche i costruttori del vicino Borgo dell'Oasi, che avevano dato corso all'investimento di ri-

qualificazione dell'area dell'ex fornace. Nei quasi 8 milioni di investimento non c'è però solo la strada degli Ongari: parte dei fondi saranno destinati a mettere in sicurezza il sottopasso di via Valsugana. Anche in questo caso l'intervento avverrà senza impattare sulla viabilità: durante i lavori di ristrutturazione, il passaggio a livello verrà temporaneamente riaperto al traffico, senza altre deviazioni. Per la vicepresidente De Berti: «Il doppio intervento rientra in un programma di opere per riqualificare, velocizzare e mettere in sicurezza le tratte su rotaia, di pari passo con l'obiettivo di migliorare la vita dei cittadini. Basta attese al passaggio a livello, basta rischi per attraversarlo: promuoviamo tra l'altro anche un tracciato ciclopedonale, quindi una mobilità green a tutto vantaggio del benessere e della salute».

Filippo De Gaspari

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





IL CANTIERE

Durante i lavori non ci saranno ripercussioni sull'attuale viabilità. L'assessora veneta De Berti: «Mettiamo in sicurezza cittadini e ferrovia»

I progetti

Chiuderanno i due passaggi a livello

NOALE Il sottopasso di via Ongari avrà un'altezza utile di 4,20 metri e una sezione stradale con due corsie da 3,50 metri ciascuna, con banchina laterale da mezzo metro ed una pista ciclopeditonale di circa 3 metri. In via Valsugana invece le modifiche riguardano un tunnel che oggi ha una sezione limitata a una carreggiata larga 6 metri e mezzo, affiancata da due marciapiedi larghi 1,75 metri a ovest e 0,75 metri a est. Verrà quindi creato un unico percorso ciclopeditonale sul lato ovest, largo 2,50 metri, lasciando a 6,50 la larghezza della carreggiata e consentendo, al termine dei lavori, la definitiva chiusura del passaggio a livello. (f.deg.)



AL LAVORO L'avvio del cantiere con l'assessora De Berti, la sindaca Andreotti, Rfi e Città metropolitana

Casello A4, Noventa cerca soluzioni con i privati

► Il sindaco Marian:
«Il nodo viario va risolto
anche con le aziende»

NOVENTA

Una soluzione per il nodo viario all'uscita del casello autostradale della A4 è attesa dal masterplan della viabilità del Veneto Orientale, già approvato dalla Conferenza dei sindaci, a cui ha aderito all'unanimità il Consiglio comunale. Sarà questa la richiesta che avanzerà Noventa nell'ambito della progettualità che sarà realizzata con il masterplan.

AREA DA RIVEDERE

L'area del casello della A4 costituisce infatti un problema da risolvere, poiché nella grande rotonda all'uscita dello svincolo autostradale si innestano il traffico della Venezia-Trieste, i camion della zona industriale, i veicoli diretti all'outlet e il transito locale. «Il problema si sapeva da quando hanno finito il lotto della terza corsia. È una situazione pericolosa che si doveva affrontare prima, non aspettare

questo passaggio per poter chiedere un contributo», ha commentato Antonio Ormellese, capogruppo di "Cambiare si può" durante il dibattito consiliare. «Ci siamo già mossi da tempo - ha replicato il sindaco Claudio Marian - Siamo all'interno della viabilità regionale. L'assessore regionale De Berti ha inserito la zona del casello come problematica da risolvere ancora 4 anni fa. Stiamo cercando un'altra strada con i privati, perché anche chi lavora qui deve farsi carico di questa situazione. Insomma, stiamo provando a risolvere il problema con diverse strade».

PIANO SOVRACOMUNALE

Il vicesindaco Alessandro Nardese ha ribadito che l'Amministrazione comunale non è mai stata ferma, casomai l'inserimento nel masterplan rappresenta un'occasione in più. «Stiamo parlando di interventi che riguardano in parte il Comune, ma anche Autovie e la Città Metropolitana» ha detto Nardese. Ormellese ha proposto di sollecitare Autovie, a quanto pare ora impegnata esclusivamente sulla terza corsia.

Emanuela Furlan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOVENTA DI PIACE Il sindaco Marian

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



A4, terza corsia nell'agenda del ministro dei Trasporti

► Mobilitazione dei parlamentari per far chiarezza sull'iter dell'opera

► Sul progetto pesa l'avvicendamento tra Autovie e nuova società di gestione

PORTOGRUARO

La terza corsia tra Portogruaro e San Donà è sul tavolo del ministro. A dare la notizia la deputata di Italia Viva Sara Moretto, che proprio ieri, a distanza di poche ore dall'incontro in Conferenza dei sindaci, ha parlato con il titolare del dicastero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, affrontando proprio il tema della terza corsia dell'A4 e l'incognita sul completamento dei lavori nel tratto Portogruaro-San Donà.

SOLLECITI ROMANI

«Il ministro - ha detto Moretto - mi ha assicurato di avere sul tavolo la questione e di seguirla personalmente. Resto sempre più convinta che lo scoglio non siano le risorse, quanto l'operatività della Newco Società Autostrade Alto Adriatico, che avrebbe dovuto realizzare le ultime opere e che di fatto è bloccata da

un ricorso al Tar di Autovie sui valori di subentro. Le Regioni Friuli e Veneto, principali azionisti di Autovie, non possono smarcarsi dalle loro responsabilità e oggi devono essere i principali interlocutori della struttura commissariale e del Ministero per difendere la realizzazione di un'infrastruttura fondamentale che non può essere penalizzata solo perché si trova ai confini dell'impero veneto». «Il territorio, su questa partita, - hanno aggiunto le deputate della Lega Ketty Fogliani e Giorgia Andreuzza - è compatto e sarà importante il prossimo incontro, che faremo a breve, dove la Regione Veneto ci porterà un'analisi aggiornata sull'iter per la costituzione della nuova società, sul piano finanziario e di conseguenza avremo chiarezza sulla partita dei fondi necessari per il completamento. Sarà necessario interloquire con la Regione Friuli e con il commissario Fedriga per avere il quadro completo degli attori».

CONFERENZA DEI SINDACI

Sul tema è intervenuta anche la sezione locale della Lega, che ha ricordato che l'incontro della Conferenza era stato richiesto con urgenza dal sindaco di Portogruaro, dopo il ripetersi di incidenti nel tratto ancora a due corsie. «Siamo molto preoccupati per questa situazione sempre più caotica. La nostra comunità - ha detto il segretario della sezione portogruarese, Luigi Toffolo - sta vivendo con apprensione le difficoltà per la realizzazione di questa fondamentale opera. La nostra sezione - ha aggiunto - intende promuovere altre iniziative sul territorio che riguardano temi importanti, dall'ex Perfosfati all'hospice, dall'ospedale di comunità alla rinascita dell'Eastgate Park, dall'ampliamento dell'Interporto di Noiari al ripristino del giudice di pace».

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DEPUTATA MORETTO

«Il Governo mi ha dato assicurazioni sul fatto che la questione è già alla sua attenzione»



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



CANTIERI ALL'OPERA Terza corsia in A4, i lavori sulla tratta tra San Donà e Portogruaro non hanno ancora un calendario definito: la questione è stata portata all'attenzione del Governo

Ancora 1.800 immobili Peep da riscattare

Le pratiche di eliminazione dei vincoli portano oltre 200 mila euro l'anno a bilancio. Risorse destinate all'Erp

●● Potenzialmente si parla di un tesoretto di milioni di euro da dirottare sulla ristrutturazione di immobili Erp. Potenzialmente, va sottolineato, visto che per raggiungere quelle cifre servirebbe una risposta di massa da parte dei proprietari di immobili realizzati in aree Peep e PP. Di certo, per ora, c'è la possibilità per i titolari di 1.798 immobili, soprattutto appartamenti e in minima parte unità commerciali, realizzati su aree Peep e PP, di riscattare con nuovi criteri l'area in diritto di superficie ed eliminare i vincoli convenzionali, che riguardano in particolare il prezzo massimo di cessione e il canone massimo di locazione. Un provvedimento che sblocca 40 richieste pronte per lo svincolo e apre la strada a centinaia di nuove operazioni, del valore medio di circa 10 mila euro a pratica. «Il nuovo regolamento approvato dal consiglio comunale il 22 aprile - spiega l'assessore al patrimonio Roberta Albiero - introduce due importanti novità: la separazione dello svincolo del diritto di superficie e dei vincoli convenzionali, e la possibilità di procedere al pagamento rateale. È stato inoltre avviato sul sito del Comune un calcolatore, molto semplice, con il quale il proprietario può fare una prima valutazione del valore degli svincoli». La prospettiva, in seguito all'adozio-

ne del nuovo regolamento, è che le richieste possano aumentare e di conseguenza i proventi dalle pratiche di svincolo possano subire un incremento rispetto alla attuale media annuale di 200-250 mila euro. Il tema riguarda gli immobili realizzati su aree che fin dagli anni Settanta potevano per legge essere assegnate dai Comuni ai privati in diritto di superficie per un periodo fino a 99 anni. Allo scadere di tale periodo, area e immobile dovrebbero tornare di proprietà comunale, ma nel tempo sono stati attivati meccanismi di cessione del diritto di proprietà, in cambio del pagamento di un corrispettivo fissato da ogni Comune. Complessivamente, per Vicenza si tratta di 2.603 immobili, di cui 805 già riscattati e 1.798, pari al 69%, ancora riscattabili. Da 2017 al 2020 il Comune ha accettato 136 proposte di svincolo, introitando oltre 923 mila euro. Il cittadino può richiedere lo svincolo del solo prezzo di cessione o del canone di locazione, mantenendo temporaneamente il diritto di superficie che potrà svincolare successivamente, o che potrà essere svincolato da un eventuale acquirente. Gli alloggi e le unità commerciali interessate dalle procedure si trovano nei Peep di Bertessinella, Cattane, Laghetto, Maddalene, Mercato, Riviera Berica, S. Agostino, S. Lazzaro, S. Pio X e nei piani particolareggiati 3 S. Agostino, 4 Pomari, 9 Zambon Nord e 10 Laghetto. ● **A.Z.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli immobili Alcuni alloggi Peep presenti nel piano di Bertessinella. ARCHIVIO

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



Il piano Europa dimenticato «Interventi fermi da dieci anni»

Il portavoce dell'Istituto dei Castelli, Andrea Grigoletto, chiede l'intervento del Provveditorato. «Patrimonio in pericolo da restaurare, lavori chiesti dall'Ue»

Alberto Vitucci

Dieci anni di nulla. E adesso il Piano Europa rischia di saltare. Interventi per almeno 80 milioni di euro. Misure di "compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale" prescritte dall'Unione europea nel 2011 come "risarcimento" dei danni provocati alla laguna dagli impattanti cantieri del Mose. Soldi stanziati, imprese pronte a partire. Ma adesso il Piano Europa è finito in seconda fila. C'è l'urgenza di completare il Mose, in grave ritardo, di ripararne i guasti sempre più gravi. E di "salvare" dal fallimento il Consorzio Venezia Nuova. Così gli interventi sono fermi.

Il portavoce dell'Istituto italiano dei castelli, Andrea Grigoletto, ha inviato una richiesta urgente al Provveditorato alle Opere pubbliche. Chiedendo l'avvio di un tavolo di confronto. «Non sono lavori secondari», dice, «ma una grande opera di conservazione della nostra storia. Sentiamo dire che non ci sono i soldi, e che il Piano Europa non interessa più. E' grave, e vorremmo capire cosa sta succedendo».

Con i fondi già stanziati per quella voce sarebbe possibile il restauro conservativo

e l'utilizzo di monumenti come il Forte di Sant'Andrea, opera cinquecentesca del Sammicheli a San Nicolò di Lido; ma anche del Forte Caroman, della batteria Cabianca e della batteria Rocchetta. E il completamento del Forte di San Felice a Chioggia. «Il sistema dei forti e delle batterie difensive», scrive Grigoletto alla provveditora Cinzia Zincone, «costituisce un elemento storico identitario imprescindibile della storia della Repubblica di Venezia. Va recuperato per trasmetterlo alle generazioni future. E anche per creare occasioni di lavoro nell'ambito culturale e del turismo ecogreen».

Il sistema delle fortificazioni cinquecentesche, ideato dalla Repubblica Serenissima, comprende veri gioielli dell'architettura come il Forte di Sant'Andrea. Che aveva il compito di proteggere la laguna dagli ingressi delle navi nemiche. Ma anche molti altri a Chioggia e Malamocco. Durante la dominazione austriaca il sistema era stato rinforzato con altre batterie, infine dopo l'Unità d'Italia, per Venezia avvenuta nel 1866, il sistema dei campi trincerati in terraferma.

Un patrimonio di grande valore culturale di proprietà del Demanio. Che adesso dovrà essere restaurato e aper-

to alla città. Sono gli interventi collaterali alla grande opera che l'ex provveditore Roberto Linetti e l'ex amministratore straordinario del Consorzio, Giuseppe Fiengo, avevano garantito necessari. Ma che adesso sono stati stralciati dal piano delle opere. Eppure nel 2011 l'Europa era stata chiara, Le procedure di infrazione avviate dopo gli esposti di numerose associazioni ambientaliste tra cui Italia Nostra erano stati archiviati a condizione che lo Stato italiano si impegnasse al ripristino, alla compensazione e riqualificazione delle aree compromesse dai cantieri.

In realtà di tutto questo non si è fatto nulla. Anche la spiaggia di Santa Maria del Mare, cementificata per installarvi il cantiere per la costruzione dei cassoni del Mose è rimasta com'era. Doveva essere smantellata e riportata alla situazione originaria. Ma qualcuno adesso ha in mente di collocarci anche il porto turistico. Niente restauri dei forti e blocco totale dei lavori all'Arsenale e in laguna.

Adesso l'Istituto italiano dei Castelli chiede al ministero di Giovannini e al Provveditorato veneziano di intervenire: «Quegli interventi vanno avviati». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



I SOLDI

Sei miliardi spesi per il Mose, 538 milioni in arrivo

Sei miliardi già spesi. Quasi altrettanti impiegati negli ultimi trent'anni per altri interventi di Legge Speciale. Ma adesso il salvadanaio è vuoto. Non ci sono più fondi. Il Consorzio Venezia Nuova, monopolista della salvaguardia dal 1984, non ha più garantiti i 2-300 milioni di euro l'anno che aveva fino a poco tempo fa. La sua percentuale del 12 per cento con cui pagava servizi e consulenti è scesa a zero. Adesso è diventata un'emergenza. Il 15 maggio il Cipe potrebbe sbloccare i 538 milioni di euro maturati come minori interessi dei mutui contratti dallo Stato negli anni Novanta. Ma le spese necessarie sono tante. E anche quella cifra potrebbe non essere sufficiente.



Il Forte di Sant'Andrea, uno dei beni da salvare con i lavori del "Piano Europa"

INCONTRO A ROMA

Moretto (Italia Viva) «Questione terza corsia sul tavolo del ministro»

PORTOGRUARO

Rassicurazioni dal ministero delle Infrastrutture per la terza corsia in A4 tra San Donà e Portogruaro. Dopo la riunione della Conferenza dei sindaci del Veneto orientale, la deputata di Italia Viva, Sara Moretto, capogruppo di Italia Viva in X Commissione ha contattato il ministro Giovannini. «A poche ore dalla Conferenza ho incontrato il Ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini», spiega la deputata da Roma, «proprio sul tema della terza corsia dell'A4 e dell'incognita sul completamento dei lavori. Il ministro mi ha assicurato di avere sul tavolo la questione e di seguirla personalmente».

«Resto sempre più convinta che lo scoglio non siano le risorse», aggiunge, «quanto l'operatività della Newco Società Autostrade Alto Adriatico che avrebbe dovuto realizzare le ultime opere e che di fatto è bloccata da un ricorso al Tar di Autovie Venete sui valori di subentro. Le Regioni Friuli e Veneto, che sono i principali azionisti di Autovie Venete, non possono smarcarsi dalle loro responsabilità e oggi devono essere i principali interlocutori della struttura commissariale e del Ministero per difendere la realizzazione di un'infrastruttura così fondamentale per il Veneto orientale, un territorio che non può essere penalizzato solo perché si trova ai confini dell'impero veneto». —

G.CA.

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



«La Chioggia-Rovigo per la Regione non è una priorità»

Cattive notizie sulle prospettive della linea Chioggia-Rovigo. Le conferma la consigliera regionale grillina Erika Baldin che ieri ha discusso in Consiglio l'interrogazione in cui chiedeva che la linea non fosse depotenziata. «La linea non rientra nelle priorità della maggioranza a trazione leghista», spiega la Baldin. «Personalmente, credo sia un vero peccato perché non penso che sui servizi pubblici dovrebbero esserci bandiere di partito. Così come non vorrei ci fossero in Veneto cittadini di serie A e di serie B. La Chioggia-Rovigo è la cenerentola delle ferrovie venete, da oltre dieci anni abbiamo visto tante promesse, ma nessun investimento. Ora il rischio, confermato dalla giunta in risposta alla mia interrogazione (sottoscritta anche da Montanariello del Pd ndr), del passaggio da ferro a gomma nelle ore di "morbida" con la nuova gara europea. Il tutto a scapito dei pendolari che, dopo anni di disservizi, ritardi, stazioni degradate e addirittura principi di incendio, ora si vedranno aumentata la lunghezza dei percorsi e il tempo di viaggio».



VIA LIBERA IN CONSIGLIO

Regolamento edilizio Si premia chi adotta materiali ecosostenibili

CHIOGGIA

Nuovo regolamento edilizio in chiave green. Ieri il Consiglio comunale ha approvato il nuovo Regolamento edilizio sostenibile con i voti di M5S, Pd, ChioggiaViva, FI.

Il provvedimento, avviato nel 2019 e soggetto a più revisioni, prevede sconti per chi costruisce seguendo criteri di risparmio energetico e tecniche a basso impatto ambientale. Il nuovo regolamento si era reso necessario anche per adeguare quello esistente alle nuove normative statali e regionali.

Il provvedimento è composto di tre parti: la prima contiene le definizioni e le normative tecniche di settore; la seconda, che è specifica per il comune di Chioggia, conta 101 articoli con le disposizioni, e la terza promuove nei futuri interventi un'edilizia più efficiente in termini energetici e nell'uso delle materie prime. L'ultima parte prevede infatti delle schede che consentono di acquisire una serie di percentuali per ottenere una riduzione sul contributo di costruzione. Si va quindi a premiare chi utilizza materiali edilizi, impianti termici e acustici ecosostenibili.

«Il precedente regolamento edilizio comunale era obsoleto, risaliva al 2008», spiega il sindaco Alessandro Ferro, «con questo nuovo strumento, frutto di un notevole lavoro degli uffici che ringrazio, andiamo a introdurre dei benefici per i cittadini: più verranno rispettati alcuni standard qualitativi, più saranno i risparmi sul contributo di costruzione. Da tecnico sono molto soddisfatto del risultato che la città avrà con la realizzazione di edifici sempre più sostenibili e rispettosi dell'ambiente, con un valore aggiunto di qualità. Questo nuovo strumento è necessario allo sviluppo di una città nuova e sostenibile nel rispetto della mission green fortemente voluta dall'amministrazione».

Il provvedimento è stato criticato dalla consigliera Romina Tiozzo Compini (Chioggia è libera) che ritiene che «le economie che verranno a mancare per gli sconti applicati ammontano a 350.000 euro, soldi che mancheranno per le manutenzioni di strade e scuole». Il sindaco sostiene invece che all'appello mancheranno solo 50.000 euro. —

E.B.A.

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



Il ministro delle Infrastrutture deciso a concludere le grandi opere nel giro di cinque anni
Investimenti senza precedenti sulle ferrovie, dall'alta velocità alle linee regionali di trasporto

Giovannini: «I nostri porti devono rimanere aperti e sul Ponte no a pregiudizi»

MIGRANTI

Le persone vanno salvate. Poi di certo serve un'azione diplomatica a livello Ue

ALITALIA

Il governo lavora a un vettore nazionale in grado di competere e poi fare accordi

AUTOSTRADE

Definiti tutti gli aspetti della transizione. Aspettiamo la decisione di Atlantia

IL PREMIER

Draghi fino al 2023? Il nostro tempo è adesso, pensiamo a cambiare il Paese

L'INTERVISTA

Niccolò Carratelli / ROMA

Ci tiene a precisare subito il nome del suo ministero, «perché lo sbagliano tutti, lo abbiamo chiamato “delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, l'aggettivo riguarda entrambe ed è importante». Enrico Giovannini non nasconde la soddisfazione per questa esperienza di governo: «C'è una collaborazione molto buona con tutti i ministri, a prescindere dal colore politico – spiega – Magari ci sono opinioni diverse, ma i rapporti sono ottimi». Anche sui tempi delle riaperture e sulla fine del coprifuoco? «Come ha detto Draghi, tutti vogliamo riaprire, ma la prudenza è d'obbligo: la cabina di regia troverà un punto di sintesi e poi il governo deciderà». Nell'intervista con il direttore de La Stampa, Massimo Gianini, per la trasmissione “30 minuti al Massimo” (disponibile su lastampa.it), Giovannini ha affrontato tutti i dossier caldi del dibattito politico, partendo dall'emergenza a Lampedusa, per il massiccio sbarco di migranti.

Lei ha la competenza sui porti e sulla Guardia Costiera, oltre a far parte della neonata cabina di regia, proposta dalla ministra Lamorgese. Come si affronta questa nuovo allarme?

«La cabina di regia ha svolto la prima riunione, stiamo ragio-

nando su varie opzioni, ben sapendo che questo è un problema strutturale, che ora diventa più visibile per le condizioni meteo favorevoli. Credo che la Guardia Costiera faccia un lavoro straordinario nel salvare vite umane in mare e questo non è in discussione, è la prima cosa da fare. Poi certo serve un'azione diplomatica, un coordinamento europeo, considerando le diverse variabili nei Paesi di partenza dei migranti e azioni sul nostro territorio».

Quindi possiamo dire che con il governo Draghi i porti sono e resteranno aperti?

«Ci sono chiare norme vigenti, ancora più importanti da rispettare in epoca di Covid: bisogna salvare le persone e metterle in sicurezza dal punto di vista sanitario. Ma ci sarà una sintesi politica complessiva, che spetta al presidente Draghi e al governo nella sua collegialità».

Dai porti ai ponti, quello famigerato sullo stretto di Messina è un progetto che torna in auge, nonostante non sia inserito nel PNRR?

«Oggi ci sono alcune condizioni diverse rispetto al progetto originario, dal punto di vista economico, normativo e sportistico. Ad esempio, c'è la novità della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, quella si inserita nel Piano di Ripresa e Resilienza. La relazione tecnica della commissione istituita al ministero è stata inviata al Parlamento: vengono scartate le ipotesi dei tunnel, mentre si

suggerisce di fare uno studio di fattibilità tecnico-economica sulle soluzioni del ponte a una o a più campate. In quest'ultimo caso servono anche analisi sismiche, perché la posizione del ponte sarebbe diversa, più vicina a Reggio Calabria e a Messina. Sulla base di questa relazione ci sarà un dibattito pubblico».

Quindi da parte sua non c'è un pregiudizio negativo di partenza...

«Io invito sempre a discutere sui fatti e a prendere decisioni informate, abbandonando il dibattito ideologico a cui abbiamo assistito in passato. Ci sarà una discussione tra le forze politiche, in Parlamento e nell'opinione pubblica, poi si deciderà se fare o meno questo studio di fattibilità».

Da un'opera tutta sulla carta a un'altra da tempo in esecuzione: sulla linea ad alta velocità Torino-Lione nessun ripensamento, giusto?

«L'opera è in esecuzione, sulla tratta europea c'è un accordo definito e approvato dal Parlamento. Sulla tratta nazionale serve la progettazione e il dibattito pubblico, così da ragionare sul tracciato e sulle opere compensative, coinvolgendo i



cittadini. Più in generale, l'alta velocità ha cambiato la vita dei territori in cui è arrivata: per questo è fondamentale che anche al Sud ci sia questa opportunità, con il completamento della linea Salerno-Reggio e con la Napoli-Bari».

Non bisogna però dimenticarsi delle linee locali, dei treni dei pendolari, quanti sono i soldi previsti dal Piano?

«Abbiamo stanziato 25 miliardi sulle ferrovie, di cui 10 sull'alta velocità Salerno-Reggio e Brescia-Padova. Ma parallelamente, anche grazie al fondo complementare collegato al PNRR, è previsto un investimento senza precedenti sulle linee regionali, con un potenziamento della flotta dei treni, aumentando le linee elettrificate e, in alcuni casi, sperimentando nuove tecnologie come l'idrogeno prodotto da fonti rinnovabili. Ma dove non puoi portare l'alta velocità, devi intervenire per collegare le aree interne: ci sono 300 milioni per strade provinciali in tali aree. Altro capitolo, finanziato con 8 miliardi, quello per il rinnovamento del trasporto pubblico locale, cui si sommano 3,6 miliardi per metropolitane e altri trasporti rapidi di massa».

L'orizzonte di questo PNRR è di 5 anni, la durata media di un'opera pubblica in Italia è di circa 10 anni: come si tengono insieme queste tempistiche? È un piano faraonico che rischia di non venire attuato in tempo?

«Pensa che siamo stati così disattenti da inserire nel Piano opere che non abbiano passato analisi di rischio e di fattibilità in 5 anni? È chiaro che per il lotto della linea ferroviaria ad alta velocità da Battipaglia in giù ci sono rischi maggiori rispetto a dove basta realizzare pochi chilometri di linea per collegare un aeroporto. Per questo, oltre alle norme di semplificazione, abbiamo fatto programmi per scelte di attuazione che possono contribuire a tagliare i tempi. Il gioco è diverso rispetto al passato, stavolta sono i tempi prestabiliti a guidare il processo, non viceversa».

Un discorso che vale per tutte le 58 opere commissariate?

«C'è un cronoprogramma defi-

nito e pronto per la pubblicazione sul sito del ministero. Va detto, però, che molte di quelle opere non sono già cantierabili, ma in fase di studio di fattibilità o di progetto esecutivo. Noi abbiamo incontrato i commissari e creato una struttura di supporto, per condividere le buone pratiche e velocizzare le operazioni. I cantieri aperti entro quest'anno saranno una ventina, l'anno prossimo una cinquantina e ulteriori 37 nel 2023. Tutte le opere saranno divise in fasi, con un monitoraggio stretto per prevenire rischi di blocco».

Facendo i conti con la burocrazia, la scarsa capacità progettuale degli enti locali e il pericolo corruzione sempre presente. Sono problemi atavici del nostro Paese, perché dovremmo riuscire?

«Per almeno tre ragioni. È previsto un potenziamento delle risorse umane nelle stazioni appaltanti e nelle commissioni dei ministeri che si occupano di autorizzazioni e valutazioni di impatto ambientale o di sicurezza delle opere: ci saranno assunzioni per questi ruoli. Poi si tratterà non solo di velocizzare le singole procedure e le fasi dei progetti, ma di realizzarle in parallelo, invece che in sequenza. Infine ricordo che ci sono tempi prefissati, è la data di conclusione dell'opera che guida il processo di selezione e realizzazione».

A proposito di tempi, quando si concluderà la vicenda Autostrade, con il passaggio alla cordata guidata da Casa Depositi e Prestiti?

«La relazione del consiglio di amministrazione di Atlantia, preparata in vista dell'assemblea dei soci di fine mese, definisce tutti gli aspetti della transazione. Come già stabilito dal precedente governo, aspettiamo la decisione di Atlantia per passare poi alla firma del nuovo piano economico-finanziario».

Ma la famiglia Benetton resta o no in campo?

«È una questione che stanno discutendo i privati, il governo deve lasciare che siano loro a definire una transazione adeguata».

Altro dossier arrivato al redde rationem, il bubbo di Alitalia: come va a finire?

«Il governo lavora perché finisca bene, con un vettore nazio-

nale in grado di competere sul mercato e poi eventualmente di fare accordi, nel quadro di un trasporto aereo in profonda crisi. Certo, non vogliamo che tra qualche anno ci si possa ritrovare in una condizione di debolezza. E non trascuriamo le implicazioni sociali, quella degli esuberanti è una partita complessa in mano al ministro Orlando: ci sono professionalità eccellenti, un capitale umano che non deve essere perso».

Non deve essere perso nemmeno il capitale del Recovery: il sistema Italia è consapevole del fatto che, se non siamo bravi a concretizzare, quei soldi non arrivano?

«Credo che il sistema Italia non solo sia consapevole, ma che sia capace di realizzare questa sfida. E non parlo solo del settore pubblico: il PNRR è una straordinaria occasione di crescita per le imprese, che devono svolgere il loro ruolo e recuperare i ritardi in alcuni ambiti, come la mobilità sostenibile. Il Recovery non è fatto solo di fondi e di riforme, ma delle indicazioni sull'Italia che vogliamo da qui a 10 anni».

Per tutte le categorie che patiscono le conseguenze di questa crisi state facendo abbastanza?

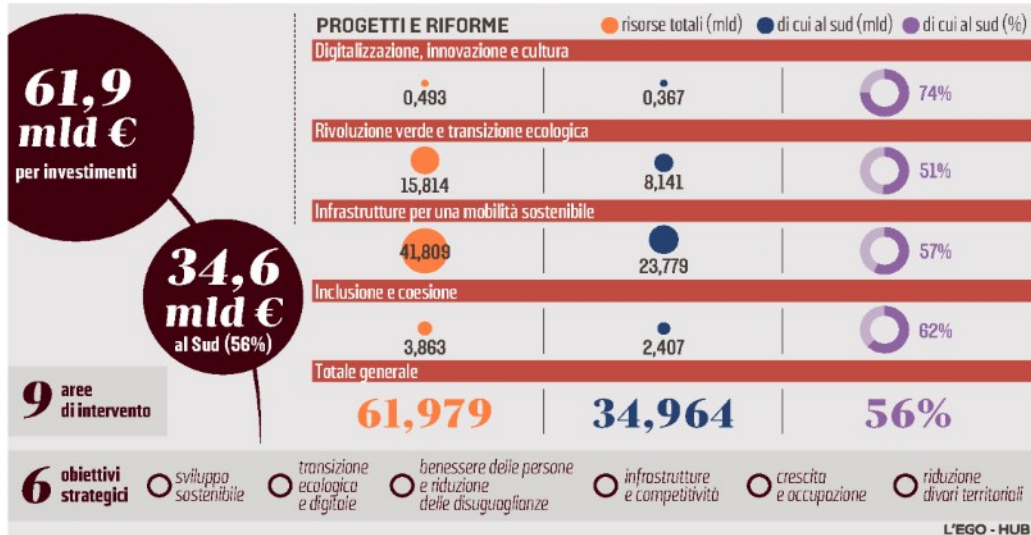
«Il decreto Sostegni bis, il secondo provvedimento in tre mesi di governo, sarà un passo molto importante. Ma, come ha spiegato Draghi, il vero sostegno è la ripresa, è la creazione di occupazione. Ci sono settori, come le costruzioni, in cui i posti di lavoro stanno aumentando. Questa crisi ha portato una profonda trasformazione, bisogna guardare i dati disaggregati: tante imprese manifatturiere hanno reagito alla crisi, altre, soprattutto nel terziario sono in difficoltà».

Draghi e questo governo durano fino al 2023?

«Ha già risposto il premier, posso dirle che questo tema non riguarda i ministri, perché tutto quello di cui abbiamo parlato finora ha a che fare con il tempo e nessuno si sta risparmiando pensando che ci possa essere un secondo o un terzo tempo. —

Foto: P. B. / CONTRASTO

IL MINISTERO PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILI NEL PNRR



Il ministro Giovannini intervistato ieri dal direttore de La Stampa. In alto con il collega Cingolani (a sin.)

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



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

I SINDACI BELLUNESI

«La svolta entro il mese di giugno o sarà troppo tardi»

«Subito la nomina del commissario. Al più tardi entro giugno, altrimenti non ci sono più i tempi per costruire le opere olimpiche». Il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina, è preoccupato. E lo è pure il sindaco di Longarone, e presidente della Provincia, Roberto Padrin. Il primo per la circonvallazione del capoluogo ampezzano, il secondo per la variante di Longarone. «Se, al limite, non si vuole nominare un commissario - insiste Ghedina -, si riconoscano i poteri commissariali, quindi di deroga, ad una persona, a un tecnico, in modo che l'iter autorizzativo delle opere scatti immediatamente e si risolva nei tempi più brevi. Il 24 giugno siamo a due anni dall'assegnazione delle Olimpiadi e i cantieri sono di là da venire». Cortina attende, anzitutto, la pista di bob e slittino, un investimento regionale da 85 milioni di euro. La progettazione è sostanzialmente pronta. L'Anas sta concludendo lo studio progettuale della circonvallazione, che trasformerà il cuore di Cortina in isola pedonale. «Si tratta di una galleria di 4 chilometri e 300 metri, che transiterà sulla sponda destra del Boite - spiega Ghedina -. Un investimento notevole, da 250 milioni di euro». L'incubo, ai piedi delle Tofane, è che ci si scontri con i tempi delle varianti lungo l'Alemagna. «Non siamo ancora alla fase progettuale - ammette Padrin -. Entro fine mese ci sarà un incontro con l'Anas per definire il tragitto».

F.D.M.



Opere olimpiche, il governo accelera «A breve società e commissario»

Il vice ministro Morelli al tavolo di coordinamento con le Regioni coinvolte. «Previsti 60 interventi per 11 miliardi di euro»

Il presidente veneto «Bisogna fare presto I Giochi cambieranno il nostro territorio»

Edoardo Bus / VERONA

Riuscire a realizzare in tempo per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina del 2026 le opere infrastrutturali necessarie non sarà semplice, per questo tutti i presidenti di Regioni e Province Autonome – Attilio Fontana, Luca Zaia, Maurizio Fugatti e Arno Kompatscher – interessati dagli interventi infrastrutturali funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici si sono trovati concordi nel chiedere a gran voce la nomina di un commissario ad hoc. Il vice ministro per le Infrastrutture e le Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli, alla prima seduta del tavolo di coordinamento che si è svolta a Verona non si è tirato indietro, anzi.

«Per le Olimpiadi c'è la "necessità di un commissario – ha riconosciuto –. Per cui le priorità sono, nell'ordine, la chiusura a breve della partita della società delle olimpiadi e immediatamente dopo la nomina del commissario». Morelli parla della costituenda società partecipata per il 70 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (con due quote del 35%); per il 20% dalla Lombardia e dal Veneto (con due quote del 10 per cento); e per il 10 per cento dalle Province autonome di Trento e di Bolzano (con due quote del 5 per cento). E aggiunge sul secondo punto: «il Paese vive sotto il giogo di un codice degli ap-

palti che è ormai una non norma. Sono già state commissariate 60 opere e ne commissareremo altre 25 nelle prossime settimane, a maggior ragione abbiamo la necessità di commissariare un evento come questo. Il Codice degli appalti – ha concluso – deve essere sospeso almeno fino alla fine della crisi economica perché non è coerente con le necessità di questo Paese».

Morelli ha poi parlato di 60 opere e di 11 miliardi di investimenti che, a vario titolo, riguarderanno le Olimpiadi, tra strade, autostrade, infrastrutture tecnologiche. Insomma, nella riunione, che è stata definita da tutti «fruttuosa e necessaria» è stato fatto il punto della situazione sugli interventi infrastrutturali programmati e il relativo coordinamento, che spetta – come da recente delega – proprio a Morelli, vice del Ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. Nello specifico un miliardo di euro è stato stanziato dal Ministero per le opere infrastrutturali. Di cui 473 milioni di euro per opere nella Regione Lombardia, 325 milioni nella Regione Veneto, 82 milioni nella Provincia autonoma di Bolzano, 120 milioni in quella di Trento.

Dai 325 milioni che interessano il Veneto il presidente Luca Zaia ha ricordato: «Riguarderanno in particolare la circonvallazione di Cortina d'Ampezzo e la variante di Longarone (Belluno)». Si è anche brevemente soffermato su Verona che, oltre ad essere interessata da un finanziamento per la statale

12, «ospiterà la serata conclusiva dei Giochi in Arena».

Zaia ha poi aggiunto che 145 milioni saranno destinati alle strutture sportive, con particolare riguardo ai palazzetti e si è detto certo che «le Olimpiadi cambieranno la storia del Veneto».

Brevi commenti anche da parte di Fontana: «Abbiamo bisogno di procedure accelerate per arrivare in tempo»; Fugatti: «Era necessario questo incontro di coordinamento tra noi» e Kompatscher: «È importante collegare la Val Pusteria e Cortina e investire sulla mobilità sostenibile con l'idrogeno. Per questo investiremo 300 milioni del bilancio dell'Alto Adige».

«Dobbiamo recuperare un po' di tempo perduto» ha confermato Morelli «ma sono convinto che, grazie all'impegno delle persone che in questo momento e in questi mesi ci hanno sempre messo la faccia per rappresentare l'efficienza di loro territori, riusciremo a dare un nuovo grande contributo al Paese. Sarà una grande opportunità di rilancio per il Paese, anche per le decine di migliaia di posti di lavoro che verranno creati – ha concluso il viceministro – e l'auspicio è quello di dare all'Italia una primazia in campo mondiale riguardo alla digitalizzazione delle Olimpiadi e che anche i trasporti siano protagonisti della digitalizzazione. Il Governo si mette a disposizione dei territori, ho anche suggerito ai presidenti di fare un road show nel Paese, per presentare all'Italia le straordinarie opportunità che potranno arrivare da questo evento». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia e, nella foto in alto, Maurizio Fugatti, Alessandro Morelli e Attilio Fontana



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

CONSIGLIO REGIONALE

Legge anti consumo di suolo “salvi” i progetti turistici

Via libera alla modifica che inserisce lo stralcio progressivo delle deroghe previste
L'opposizione attacca: «Nessuna delega in bianco, così non si tutela il territorio»

Luca Preziusi / VENEZIA

Via libera del consiglio regionale alla riduzione (graduale) delle deroghe ai limiti del consumo di suolo per i prossimi progetti strategici turistici. Obiettivo: raggiungere il consumo zero nel 2050. La modifica alla precedente legge regionale – che risale al 2004 – è passata senza voti contrari, ma con l'astensione dell'opposizione, che ha provato a spingere di più sulle restrizioni, puntando a conquistare prima dei prossimi trent'anni l'obiettivo.

«Viene abrogata la fattispecie dei progetti strategici per il turismo la cui procedura di approvazione» spiega la consigliera regionale Silvia Rizzotto (Zaia Presidente), relatrice della proposta di legge «ma viene tuttavia inserita una disciplina transitoria per i procedimenti in corso, volta a salvaguardare le iniziative già avviate. Eventuali progetti strategici per lo sviluppo turistico, pur non trovando più una specifica disciplina nella legislazione di settore, potrebbero comunque essere avviati qualora la giunta regionale ne riconoscesse la strategicità di interesse regionale, e approvati con le relative procedure previste dal vigente ordinamento e nel rispetto delle pre-

visioni della normativa sul contenimento del consumo del suolo» confermando la gradualità del provvedimento.

Elena Ostanel del Veneto che Vogliamo, consigliera di minoranza correlatrice, ha evidenziato invece le buone intenzioni della proposta, considerandola però monca e lontana dai veri obiettivi. Ha quindi presentato tre emendamenti per recuperare pienamente lo spirito della legge regionale del 2017 che ha l'obiettivo di zero consumo di suolo e la possibilità di rinaturalizzare ettari di terreno, puntualmente bocciati però dalla maggioranza su indicazione anche dell'assessore al Territorio, Cristiano Corazzari: «All'inizio l'iter sembrava molto vago, perché poco preciso sui progetti strategici» sottolinea Ostanel «ma adesso, dietro una norma che sembra essere positiva, si nascondono delle deroghe che non permetteranno di arrivare al consumo di suolo zero. Manca la previsione di criteri di compensazione per eventuali deroghe ai limiti del consumo di suolo e non posso essere favorevole a dare alla giunta una delega in bianco in merito alle progettualità strategiche non rientranti nei predetti limiti».

Sulla stessa linea gli altri componenti della minoranza,

dal portavoce Arturo Lorenzoni («qualcuno ci chiederà quanto prima o poi di tutto questo»), ai dem Paolo Possamai e Vanessa Camani: «La direzione non è sbagliata, ma manca l'approccio completo. Lasciare la scelta alla giunta è fuori da ogni seminato» dice il primo. «Noi abbiamo cercato di avvicinarci all'obiettivo di consumo di suolo zero, ma ci è stato risposto che decide la giunta. Questo ormai sta diventando un metodo» aggiunge la Camani. Ovviamente a favore della proposta di legge il consigliere Joe Formaggio di Fratelli d'Italia: «Andiamo solo a rimarcare quello che ci siamo sempre detti, ossia di lasciare alla giunta la discrezionalità di attrarre capitali. Se arrivano investitori dobbiamo avere gli strumenti per poterli mettere nelle condizioni di farlo, perché potrebbero contribuire allo sviluppo del nostro territorio». «Abbiamo fortemente voluto individuare il percorso per contenere il consumo di suolo, ma l'iter deve essere graduale per non mettere in difficoltà nessuno» la risposta in chiusura di Rizzotto «la nostra scelta politica è quindi quella di limitare progressivamente le deroghe al contenimento del consumo di suolo, senza affrettare pericolosamente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Il consiglio regionale ha modificato la legge regionale contro il consumo di suolo

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

PARTNERSHIP

Accordo tra Bper e Ance per l'accesso al Superbonus

••• Gruppo BPER e Associazione Nazionale Costruttori Edili hanno siglato un accordo di collaborazione per assistere le aziende dell'associazione nell'utilizzo del Superbonus 110% e di tutti gli altri bonus fiscali per la riqualificazione del patrimonio immobiliare. L'intesa, estesa su tutto il Paese, prevede un sostegno reciproco per agevolare le aziende nella gestione dell'iter di accesso allo strumento.

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



IL DIBATTITO

«I cantieri lungo le mura non si possono più fermare»

Ca' Sugana risponde alle associazioni su Pattinodromo, Camuzzi, ex Enel Zampese: «Ci sono piani esecutivi e diritti di edificazione, ma vigileremo»

«Il titolo Unesco si può ottenere eccome proprio per il solo valore del manufatto»

I cantieri e i prossimi interventi sulle mura di Treviso «non si possono fermare perché i progetti sono ormai esecutivi, non c'è alcuna intenzione di pagare penali, e ci sono diritti edificatori acquisiti che non si possono più ritirare». È una pietra tombale quella posta dall'amministrazione comunale alle richieste avanzate dalle nove associazioni che nei giorni scorsi hanno inoltrato al ministero la richiesta di tutela monumentale per la cinta. Avevano chiesto al Comune di fermare gli interventi previsti lungo la cinta, o quel che resta, incassano picche.

«Quella dell'amministrazione non è una posizione polemica» spiega l'assessore ai Lavori pubblici Sandro Zampese, «ma la considerazione di un dato di fatto, se poi vogliamo fare fantapolitica allora è un altro paio di mani. Detto questo siamo i primi impegnati in un percorso che porterà alla valorizzazione e alla tutela delle Mura che sono un patrimonio unico e fondamentale della città e della cultura italiana».

Punto per punto l'assessore replica alle istanze presentate dalle associazioni. «Sull'ex Pattinodromo i progetti sono esecutivi e, non secondario, approvati dalla Soprintendenza. Abbiamo lavorato per mitigare l'impatto del cantiere ed avvieremo nei prossimi mesi dei saggi di scavo con la Soprintendenza per studiare attentamente la situazione e procedere al meglio. Qualora venissero rinvenuti elementi imprevisti» spiega, «si faranno tutti gli

accertamenti del caso. Pensare oggi di pagare 3 milioni di penale per fermare tutto è una assurdità».

Sul tema interviene anche il sindaco di Treviso Mario Conte che sottolinea come «il progetto futuro del Pattinodromo è sicuramente meglio dello stato attuale del park e immaginare, come vorrebbero magari le associazioni, di far sparire le auto da lì imporrebbe di proporre alternative che non ci sono e le associazioni stesse non individuano».

Poi ci sono gli altri due nodi: il bastione del Castello (o Camuzzi) e l'ex Enel lungo via Oriani. Sul primo Alcide Setten sta già realizzando una villetta e prepara un intervento più grande per riqualificare tutte le cubature esistenti e un tempo occupate dagli uffici dell'azienda del gas. Sull'ex Enel (oggi abbandonata) c'è un piano di recupero a destinazione residenziale. «In entrambi i contesti» sottolinea l'assessore ai Lavori Pubblici, «parliamo di edifici esistenti, e di proprietà private che hanno quindi un diritto edificatorio progressivo. È possibile secondo le associazioni, cancellare tutto con un colpo di mano senza finire in tribunale?».

Quella descritta dal Comune pare una strada senza uscita, ma l'amministrazione nega: «Stiamo lavorando e lavoreremo per la tutela della cinta muraria» dice Zampese, «entro l'autunno daremo il via ad un bando di gara per la progettazione dell'intero piano di recupero delle mura. La nomina all'Unesco non si può? Errore, già oggi le mura hanno le carte in regola per il solo valore del manufatto, unico dal punto di vista tecnico e storico». —

FEDERICO DE WOLANSKI



Le associazioni mostrano la mappa coi tre interventi sulle mura

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

I cantieri lungo le mura non si possono più fermare

12 MAGGIO 2021

Non fermare il cantiere, o almeno non sempre e ovunque, perché si potrebbe perdere il cantiere stesso, secondo le norme regionali per la tutela del patrimonio culturale.

OGNI ALIQUANTO, SEMPRE

OGNI ALIQUANTO, SEMPRE

OGNI ALIQUANTO, SEMPRE

CENTRI COMMERCIALI

Al casello della Pedemontana non cresce solo Hill Montello

A nord dell'uscita un'area di circa 150 mila metri quadrati si presta a vari interventi
E fa gola. Scontro fra gli ex sindaci Puppato e Favero sulle responsabilità

Tutto nasce dalla zona Superpip prevista fin dai tempi della giunta Zaffaina

MONTEBELLUNA

Hill Montello esaurisce, con i suoi 53.727 metri quadri di superficie utile territoriale la parte del Superpip, ribattezzato Parco delle Imprese, che poteva essere destinata a grandi strutture di vendita, ma non si esauriscono così le possibilità edificatorie in quell'area nata con una superficie di mezzo milione di metri quadri inizialmente tutti produttivi ed ora tagliata dalla Superstrada Pedemontana Veneta, che se ne è mangiata una buona fetta. Ci sono infatti ancora disponibili parecchi lotti per attività commerciali, industriali, artigianali, direzionali e quindi altre colate di cemento oltre a quelle per Hill Montello.

Basta vedere cosa dice la variante 3 del Parco delle Imprese approvata di recente: oltre 66mila metri quadri hanno infatti destinazione annonaria-commerciale; 46.052 metri quadri sono destinati a industria e artigianato; 18.421 ad attività direzionali; 23.026 metri quadri hanno destinazioni proprie. E con il casello di Montebelluna Est a due passi diventano lotti estremamente appetibili. Solo che a nord della nuova arteria si potranno avere lotti unicamente industriali ed artigianali, d'altra parte si

troverebbero in continuità con la zona industriale della Feltrina più a nord con cui saranno collegati dalla prosecuzione di via Ferraris. Alla fine fine potrebbe arrivare anche una piattaforma logistica, tipo Amazon per capirsi, che si troverebbe in zona strategica per la vicinanza alla Pedemontana Veneta.

Intanto su come sia diventato possibile l'arrivo di Hill Montello scoppia la polemica tra due ex sindaci: Laura Puppato del Pd e il leghista Marzio Favero. «Una vergogna che la Lega scarichi tutto su di noi», attacca Laura Puppato, «io sono stata eletta nel 2002 dicendo che avremmo ridotto il Superpip attivato ancora dalla Dc. Nel 2002 eredito oltre all'inceneritore già bell'e approvato con società costituita, anche il superpip, un'area commerciale e industriale che occupa tutti i terreni a lato della Feltrina da Guarda a Signoressa. Ci ragioniamo, riduciamo la superficie occupabile di circa il 50 per cento, ma nel frattempo ci rendiamo conto di due cose: che non servono più nuove aree per capannoni e che abbiamo un debito fuori bilancio di 500mila euro, per cui decidiamo di restringere l'edificato di quanto possibile, per trovare qualcuno che ci paghi il debito per progetti e opere: non volevamo trovarci il conto della Corte dei Conti sul Groppone. Arriva poi il sindaco leghista Marzio Favero il quale non solo procede, ma aumenta del 15

per cento la loro cubatura, facendosi dare un paio di milioni di euro sopra il pattuito».

Opposta la lettura della vicenda da parte di Marzio Favero: «Né Zaffaina prima né la Puppato poi avevano fatto una variante per cancellare quell'area, anzi nel 2010 la Puppato aveva spaccato la sua maggioranza facendo approvare una convenzione per quel centro commerciale. Quando sono arrivato io l'area era stata venduta dai precedenti proprietari alla Ca.Bi., società che mi aveva fatto presente che aveva diritto a maggiore cubatura. Potevano avere il doppio, ho limitato l'aumento da 15mila a 25mila metri quadri, ossia 10mila metri quadri in più con accettazione scritta di tale limite da parte di Ca.Bi., facendo avere al Comune un paio di milioni di euro, il doppio del milione che aveva ottenuto con la prima convenzione la Puppato, e destinando quei soldi alla riqualificazione del centro storico per renderlo competitivo rispetto al futuro centro commerciale. La mia amministrazione», prosegue Favero, «era l'unica che non poteva più intervenire, a differenza di Zaffaina prima e della Puppato poi, perché la proprietà aveva acquisito già i diritti per realizzare quell'opera. Non poteva certo essere chiusa la stalla dopo che i buoi erano ormai scappati», conclude Favero.—

ENZO FAVERO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Una elaborazione grafica collegata al progetto Hill Montello, a destra l'area Superpip al tempo degli espropri

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

OCCHIOBELLO

Alloggi Ater, è pronta la graduatoria finale

OCCHIOBELLO - E' stata pubblicata la graduatoria definitiva del bando di concorso per l'assegnazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica relativamente all'anno 2020. Lo annuncia il Comune di Occhiobello, dando una notizia estremamente importante per tante persone che, in difficoltà abitativa, hanno richiesto un alloggio di questo tipo. "Nei trenta giorni successivi alla pubblicazione della graduatoria provvisoria - prosegue la comunicazione - quindi entro lo scorso primo maggio, non sono stati presentati ricorsi. La graduatoria definitiva è disponibile sul sito del Comune di Occhiobello".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

