

Rassegna del 10/04/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

10/04/2019	Gazzettino Rovigo	2 Appello ai candidati: «Rilanciare l'edilizia» - Il rilancio del mattone per sollevare il Polesine	Lucchin Alberto	1
10/04/2019	Resto del Carlino Rovigo	2 Il Polesine rinasce in cinque mosse	Ramazgina Giuliano	5
10/04/2019	Voce di Rovigo	6 Un patto per l'edilizia del Polesine	Garbellini Alberto	6

SCENARIO

10/04/2019	Adige	26 Fugatti accelera «No» dei sindaci - Valdastico, Fugatti accelera	Guarnieri Nicola	8
10/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mose, il Tar stoppa la gara delle paratoie Guerra in aula	A.Zo.	11
10/04/2019	Gazzettino Friuli	7 Interventi nelle scuole, ok al piano - «Scuole, un milione assegnato prima del piano»	E. b.	12
10/04/2019	Gazzettino Treviso	8 Piccola industria, dopo quasi 25 anni rinasce l'associazione nella Marca	mz	14
10/04/2019	Gazzettino Venezia	14 La Tangenziale fa il tagliando Lavori al via sopra e sotto	Fenzo Fulvio	15
10/04/2019	Gazzettino Venezia	15 La Romea si restringe per i lavori sul ponte	Degan Diego	16
10/04/2019	Gazzettino Venezia	16 Ecco 1,5 milioni per sistemare cinque ponti - Operazione sicurezza per i ponti	Giantin Luisa	18
10/04/2019	Nuova Venezia	21 La vendita di villa Mazzacurati Fittizia per la Procura contabile	R.D.R.	21
10/04/2019	Nuova Venezia	21 Manutenzione delle paratoie il Tar accende un faro sulla gara	De Rossi Roberta	22
10/04/2019	Piccolo Trieste	18 Il primo appalto da 3,7 milioni a una cordata friul-giuliana	fa. do.	23
10/04/2019	Trentino	1 Slalom Valdastico: da Pirubi a FuToZa - Da "Pirubi" a "FuToZa": uno slalom	Lando Mauro	24
10/04/2019	Trentino	18 A22, Fugatti fa appello all'unità	Tessari Gianpaolo	26

Appello ai candidati: «Rilanciare l'edilizia»

► Costruttori dell'Ance e progettisti hanno sottoscritto un documento

L'edilizia ha perso oltre metà delle imprese in dieci anni, scendendo da 817 a 367, perdendo naturalmente addetti in eguale proporzione. È per questo che i costruttori dell'Ance, guidati da Paolo Ghiotti, e i professionisti del settore hanno sottoscritto un manifesto che viene proposto ai candidati sindaco che il 26 maggio si presenteranno alle urne per il rinnovo di 33 amministrazioni comunali. Nel documento si avanzano richieste e proposte,

a partire dalla nascita di un tavolo tecnico che sia il punto di confronto tra le categorie economiche e le future amministrazioni.

Nel frattempo, sul fronte elettorale del capoluogo, continua a esserci il punto di domanda su cosa farà Forza Italia, con la Lega che tende la mano per allearsi e una parte azzurra che sarebbe pronta a stringerla, ma il coordinatore Cortelazzo non pare propenso.

Lucchin alle pagine II e III

Verso le elezioni Il rilancio del mattone per sollevare il Polesine

► Appello di costruttori e professionisti a tutti i candidati amministratori nel 33 comuni al voto, con un manifesto di proposte che viene offerto

**IL PRESIDENTE
DELL'ANCE,
PAOLO GHIOTTI:
«ABBIAMO PRONTO
UN TAVOLO TECNICO
PER DISCUTERE»**

**IL DOCUMENTO
È STATO FIRMATO
DA VENTI ESPONENTI
DEL MONDO
PROFESSIONALE
DEL SETTORE**

EDILIZIA

ROVIGO Un manifesto da parte dell'associazione di categoria dei costruttori edili per i candidati sindaco di Rovigo e degli altri 32 comuni polesani che il 26 maggio andranno al voto. Ieri mattina, nella sede di Confindustria in via Casalini, il presidente dell'Ance Paolo Ghiotti ha chiesto ai futuri amministratori di «condividere un percorso unico in cui arrivare a qualcosa di concreto grazie alla collaborazione di

tutti».

I NUMERI

In dieci anni il comparto edilizio ha visto letteralmente dimezzare i suoi numeri: dal 2007 al 2018 oltre la metà delle ditte edili è scomparsa (meno 55,08%), stesso destino di conseguenza per le ore lavorate (meno 62,52%), il numero dei lavoratori impiegati nel settore (meno 57,41%) e il monte salari denunciato (meno 53,41%). Si parla di un mondo economico che è quindi

passato da 817 imprese a solo 367, provocando disoccupazione ed esplosione dei prezzi del mattone. Se a questo si aggiunge l'assenza di politiche



urbanistiche aggiornate agli standard attuali, la lentezza della burocrazia e la mancanza di una visione di lungo periodo, il quadro è pesante.

L'APPELLO

Per questo motivo Ghiotti e altri venti professionisti legati al settore, hanno aperto il tavolo tecnico "Emergenza Polesine", nel quale chiedono ai candidati amministratori polesani di impegnarsi per rilanciare l'edilizia. «Il tavolo tecnico si è costituito per trovare soluzioni innovative, in grado di inserire il Polesine nei processi di crescita e di trasformazione oggi in atto, attraverso la promozione di un processo virtuoso, basato sull'impegno comune e una visione positiva di futuro. Come primo obiettivo il tavolo si ripromette di contribuire a far uscire la provincia dalla marginalità rispetto al trend di sviluppo, contrastando l'immagine di area depressa e conseguentemente scarsamente attraente».

IL MANIFESTO

Tra i firmatari di questo do-

cumento che Ghiotti intende sottoporre ai candidati nelle prossime settimane, ci sono elementi di spicco dell'urbanistica e dell'edilizia come gli architetti Maria Alessandra Pignatelli Avezzù (vicina a Renzo Marangon e parente di Paolo Avezzù), Giamprimo Bonato, l'ex funzionaria di Palazzo Nodari Fiorenza Ronsisvalle e il collega ancora in servizio per il Comune, Federico Pugina. L'appello che lanciano è composto da cinque punti cardine: «Una visione aperta al futuro, allargando i propri orizzonti e guardando al proprio territorio come parte di un'Area vasta, andando oltre confini e mentalità destinate a limitare le potenzialità di crescita e di miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni locali. Un'attività di governo orientata a una logica di squadra con le altre amministrazioni e istituzioni, con il sistema imprenditoriale e di rappresentanza, con il tessuto associativo esistente per costruire e condividere una nuova identità del Polesine».

LE ALTRE RICHIESTE

Gli altri due punti parlano di una richiesta di «rigore morale» fondato «non su una generica onestà, presupposto imprescindibile per chi assume una carica pubblica, bensì sull'impegno a rispettare gli indirizzi comuni e a perseguire gli obiettivi di crescita».

Il penultimo punto chiede «comportamenti e scelte, anche coraggiose, volte a sostenere il tessuto imprenditoriale locale», cercando di valorizzare le imprese del territorio «nella consapevolezza che senza imprenditorialità non può esservi benessere». Il punto conclusivo utilizza una parola che in questa campagna elettorale rodigina è spesso utilizzato dai partiti e dai candidati: programmazione, «che sia almeno quinquennale, prestando la massima attenzione alle opportunità di finanziamento».

I due enti eletti ad arbitro e direttore tecnico sono il Consipio e la Provincia, per cui spetterà rispettivamente a Guido Pizzamano e a Ivan Dall'Ara seguire con attenzione l'appello dell'Ance e del lavoro di Emergenza Polesine.

Alberto Lucchin







COSTRUZIONI Il settore in questi anni di crisi ha visto dimezzare il numero di imprese, nonché il numero di persone impiegate. Nella foto sotto al titolo nell'altra pagina, il presidente dell'Ance Paolo Ghiotti insieme ai firmatari del documento per i candidati amministratori

L'APPELLO La ricetta degli imprenditori di Confindustria al futuro sindaco: «La politica deve fare la sua parte»

Il Polesine rinasce in cinque mosse

«CARI FUTURI amministratori ecco un programma in cinque punti per rilanciare Rovigo e il Polesine». L'appello viene dagli imprenditori di Ance Rovigo sezione costruttori edili di Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo che ieri mattina hanno presentato il loro manifesto. Al tavolo, assieme al direttore di Confindustria, Massimo Barbin, c'erano Paolo Ghiotti, presidente Ance Rovigo, Guido Pizzamano, presidente del Consorzio di sviluppo del Polesine, e Alfredo Martini, direttore di 'Civiltà di cantiere' oltre a alcuni professionisti e imprenditori, sostenitori del progetto Polesine 2030. Il tavolo tecnico si chiama 'Emergenza Polesine'. Perché? «Perché – spiega Ghiotti – vogliamo trovare delle soluzioni innovative in grado di inserire Rovigo e il Polesine nei processi di crescita e trasformazione in atto con la promozione di un processo virtuoso basato sull'impegno comune e un visione positiva

del futuro. Come primo obiettivo il tavolo tecnico si ripromette di contribuire a far uscire il Polesine dalla marginalità rispetto alla tendenza di sviluppo contrastando l'immagine depressa e quindi scarsamente attraente». Nell'organismo 17 persone, tra questi anche il presidente della Provincia, Ivan Dall'Ara. Pensando all'edilizia, i dati sono allarmanti. Dall'inizio della crisi nel 2007 al 2018, il settore registra -62,52 % di ore lavorate, - 55,08% imprese attive e -57,41% lavoratori. Per risalire la china per Ghiotti e Pizzamano serve che la politica faccia la sua parte e faccia squadra con istituzioni, imprese e cittadini. Cinque sono i punti che il manifesto propone: ritrovare l'identità territoriale perduta, avere una visione condivisa dello sviluppo economico e sociale, operare per una progettualità secondo una logica di area vasta, avere una forte attenzione al tessuto imprenditoriale e infine fare squadra per la rinascita di Rovigo.

Giuliano Ramazzina

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONFINDUSTRIA L'Ance (costruzioni) chiede ai sindaci e candidati di aderire al manifesto

Un patto per l'edilizia del Polesine

Il settore in 10 anni ha perso 450 imprese e 2.600 lavoratori. Ghiotti: "Invertire la tendenza"

Alberto Garbellini

ROVIGO - 450 imprese e 2.600 lavoratori persi in 10 anni. Il settore dell'edilizia polesana rialza la testa e chiede a politici e imprenditori strategie condivise per far uscire il territorio dalle secche. Un appello per rilanciare l'edilizia e per chiedere ai sindaci di sottoscrivere un patto per il futuro del territorio.

E' l'idea lanciata da Ance-Confindustria Rovigo agli amministratori polesani in carica e a quelli che si candidano alle elezioni di fine maggio. "L'obiettivo - ha specificato Paolo Ghiotti, presidente di Ance Polesine (sezione edili di Confindustria Venezia-Rovigo) - è di arrivare ad un nuovo metodo condiviso per ridare fiato alle costruzioni ed impostare un nuovo sviluppo per il Polesine. Un metodo che prevede l'adesione degli amministratori che si impegnano a portare avanti questa linea".

Il tutto parte dalla considerazione che "in 10 anni in Polesine il numero degli appalti è calato del 70%, si sono perse il 62% delle ore lavorate". Numeri che parlano chiaro, quindi, dal 2007 al 2018 il numero delle imprese delle costruzioni in Polesine è precipitato da 817 a 367, 450 in meno (meno 55%). Il numero dei lavoratori da 4.640 a 1.976 (saldo negativo di 2.664, meno 57%). Un vero e proprio tracollo. Per argi-

nare la crisi ora si preparano a scendere in campo Ance-Confindustria, la Provincia di Rovigo e il Consorzio di sviluppo. "Vogliamo - spiega Ghiotti - condividere un percorso per invertire il trend negativo. Un appello per fare lavoro di squadra e far uscire il Polesine dall'emergenza". Alfredo Martini di Civiltà di cantiere aggiunge che "si tratta di aderire ad un nuovo metodo di lavoro che abbia come orizzonte il Polesine 2030". Cinque i punti del manifesto per i quali si chiede l'impegno agli amministratori di Rovigo e del Polesine: "Ragionare in una logica di area vasta; attività di governo orientata a una logica di squadra con le altre amministrazioni e istituzioni, con il sistema imprenditoriale e di rappresentanza, con il tessuto associativo; impegno a rispettare gli indirizzi comuni e perseguire gli obiettivi di crescita; comportamenti e scelte volte a sostenere il tessuto imprenditoriale locale; Una programmazione almeno quinquennale prestando attenzione alle opportunità di finanziamento utilizzando le competenze e le esperienze del Consorzio di sviluppo".

In sostanza Ance propone di istituire un tavolo tecnico per trovare soluzioni innovative in grado di inserire il Polesine nei processi di crescita e di trasformazione in atto

attraverso la promozione di un processo virtuoso basato sull'impegno comune. Come primo obiettivo far uscire la provincia di Rovigo dalla marginalità rispetto al trend di sviluppo contrastando l'immagine di area depressa".

Il progetto Emergenza Polesine punta a rivitalizzare lo spirito locale partendo da una rete che preveda anche corsi di formazione e momenti di confronto. Nei prossimi giorni partiranno incontri con i candidati alle elezioni, a partire proprio da Rovigo, per chiedere l'adesione a questo manifesto. Fra i punti di priorità per risollevare non solo il settore dell'edilizia, "il primo moltiplicatore delle filiere economiche e produttore di Pil", ma l'intera economia del territorio quella di sapere intercettare flussi finanziari e fondi. Una politica di interventi condivisa che comprenda anche il sistema delle piste ciclabili, la logistica, l'infrastrutturazione delle vie navigabili "tutti temi da sviluppare in modo incrociato e non come capitoli a se stanti.

Guido Pizzamano, presidente del Consvipo ha detto che "il Polesine deve riprendere la propria identità. Ricompattare il sistema formato da classe politica, imprenditoria, associazioni, per una strategia condivisa".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





la presentazione dell'iniziativa dell'Ance

VALDASTICO

«Ambiente a rischio»

Fugatti accelera «No» dei sindaci



La Provincia ha fretta di chiudere la partita Valdastico con l'uscita a Rovereto sud, tra Marco e Serravalle. Ieri il presidente Fugatti ha incontrato i sindaci della Vallagarina interessati e il presidente della Comunità di valle per rassicurare tutti sul fatto che non c'è rischio ambientale e che la sorgente di Spino non sarà toccata. Missione però non riuscita se è vero che i sindaci sono usciti dall'incontro con le stesse preoccupazioni di prima rispetto all'impatto ambientale dell'opera. «Non conoscono il territorio», dicono in coro.

N. GUARNIERI PAGINE 26-27

Valdastico, Fugatti accelera

Ai sindaci: non c'è rischio ambientale, sorgente di Spino salva

L'ipotesi di tracciato: in galleria fino a Terragnolo, poi viadotto fino a Rovereto. «Così troveremo anche nuove sorgenti per rifornire Folgaria»

NICOLA GUARNIERI

n.guarnieri@ladige.it

C'è fretta di chiudere la partita - e i tempi, in tal senso, sono stretti - ma sul futuro dell'opera l'ipotesi è ancora remota. Specie dopo quanto il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** - assieme ai dirigenti, ai tecnici e al geologo provinciali - ha illustrato ieri mattina ai sei sindaci direttamente interessati: **Francesco Valduga** di Rovereto, **Claudio**

Soini di Ala, **Massimo Plazzer** di Vallarsa, **Lorenzo Galletti** di Terragnolo, **Franco Vigagni** di Trambileno, **Marco Viola** commissario straordinario di Folgaria e il presidente della Comunità della Vallagarina **Stefano Bisoffi**.

Sul tavolo è stato messo il piano di sostenibilità della Valdastico. Con uscita, ovviamente, a Rovereto Sud. Perché sull'innesto dell'A31 Nord nell'Autobrennero la Lega trentina non è disposta a cambiare idea: affossata dai giudici l'ipotesi Besenello, archiviata dalla politica la Valsugana, il Carroccio ha stretto un patto di ferro con il governatore del Veneto Luca Zaia per sbucare in Vallagarina. Sui costi e sul progetto vero e proprio, Fugatti non ha messo becco: sarà tutto a carico della Serenissima che preme per completare il tracciato da Piovene Rocchette a Pedemonte per poi bucare i nostri monti e travasare il traffico del Nordest sul confine tra Marco e Serravalle, all'al-

tezza pressappoco della Fir.

Ieri, però, serviva tranquillizzare i sindaci sulla sorgente di Spino, oro blu indispensabile per la sopravvivenza del Basso Trentino ma pure di Trento visto che il cantiere da 90 milioni di euro sopra i Murazzi serve anche per portare l'acqua nel capoluogo. Il rischio idrogeologico, d'altro canto, è un ostacolo che non si può e non si deve oltrepassare. Se salta lo Spino, detto in parole nude e crude, ci si asseta tutti.



Sul punto la Provincia ha spiegato che si può fare, lo Spino non si tocca. E il come sarà stabilito dagli ingegneri dell'A4. Con il risultato, però, di rischiare di rovinare le valli del Leno. Perché se la gallerie bucheranno il Pasubio e il Monte Zugna nascondendo parte dell'autostrada dentro le montagne della Grande Guerra, ad impattare saranno i viadotti. Uno su tutti: quello che occuperà Terragnolo garantendo uno svincolo con casello oltre Geroli per poi collegare Serrada e l'altipiano di Folgaria.

Il tracciato, assolutamente ipotetico come detto, potrebbe passare a Nord del lago di San Colombano e poi in galleria sotto Albaredo. Nel tratto di Vallarsa ci sarebbero un viadotto sopra la diga e infine due gallerie. Terragnolo, invece, vivrebbe all'ombra di un lungo viadotto e poi, nella valle dell'Adige, il tunnel uscirebbe a Sud di Marco per salvare i Lavini. La galleria più lunga, di 11 chilometri, sarebbe sotto Passo Coe e qui, secondo Fugatti, si potrebbe pescare acqua nuova per rifornire Folgaria. Il governatore ha pure suggerito due caselli prima che l'arteria si infili nell'A22: uno a Trambileno per il rilancio turistico-economico e l'altro a Ter-

ragnolo per collegare le piste da sci. E non ha escluso di poter infilare uno svincolo anche per la Vallarsa.

Questo, attenzione, non è il progetto che, come detto, spetta alla società Serenissima (che pagherà anche l'opera) ma è solo una suggestione da consegnare al ministero. In pratica è stata tirata una riga sulla cartina geografica per indicare al Mise dove si può intervenire evitando di compromettere l'ampia sorgente dello Spino.

I tempi, però, sono ristretti. Oggi o domani lo studio di sostenibilità preparato dalla Provincia finirà a Roma e poi sarà il ministro Toninelli a girarlo all'A4 perché inizi con dei progetti di massima. Nelle prossime settimane, tra l'altro, saranno presentati ai Comuni altri studi: sul ritorno economico-turistico che dovrebbe garantire l'arteria e sul traffico che genererà. Sul punto la Provincia è convinta che la nuova autostrada favorirebbe le fabbriche della zona industriale di Rovereto e pure il lago di Garda.

Dopo aver incontrato i primi cittadini interessati in piazza Dante - ma il governatore ha pure promesso di scendere a Rovereto la prossima settimana

per una conferenza dei sindaci Iagarini e degli Altipiani Cimbri - Fugatti ha risposto in Consiglio provinciale all'interrogazione di Ugo Rossi che chiedeva il perché dell'archiviazione dell'ipotesi Valsugana. «Pensiamo che questa soluzione avrebbe ricadute positive su tutta la Vallagarina oltre ad essere più facilmente realizzabile sul piano tecnico. Abbiamo avviato anche una nuova ricognizione per esplorare gli scenari di fattibilità tecnico-operativa e di compatibilità economica che si aprirebbero. Abbiamo già avuto un incontro al ministero, assieme alla Regione, il 27 marzo e faremo seguire altre iniziative al fine di giungere ad una decisione ponderata e condivisa. Ai sindaci abbiamo detto che il problema di Spino viene risolto perché il tracciato della Valdastico ipotizzato non tocca la sorgente. Certo, un'autostrada è sempre un'autostrada con ponti e viadotti ma il problema ambientale della sorgente viene superato. Poi, sempre con questa ipotesi, sarebbe favorito l'approvvigionamento idrico di Folgaria che oggi presenta difficoltà. Inoltre sul territorio di Terragnolo viene ipotizzato un casello di uscita che faciliterà il collegamento con Folgaria e gli Altipiani».

Valduga

Rovereto

«Piazza Dante corre un po' troppo: il pericolo sul territorio non è superato»



Bisoffi

Vallagarina

«Necessario un confronto alla conferenza di tutti i sindaci Iagarini e degli Altipiani Cimbri»



Galletti

Terragnolo

«Non ci si presenta il giorno prima di mandare uno studio al ministero»



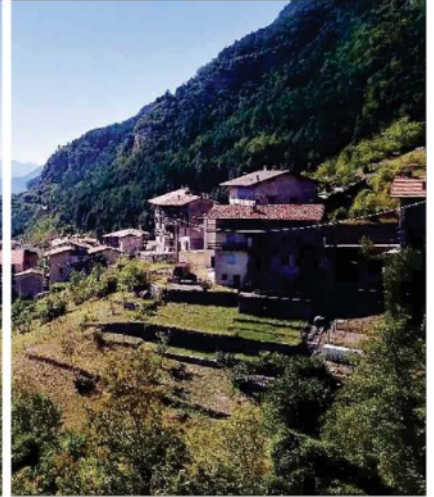
Plazzer

Vallarsa

«Parlano senza conoscere il territorio, meglio se vengono a vedere prima»



La valle di Tenagnolo (in foto) potrebbe essere attraversata da un viadotto collegato a due gallerie, una attraverso il Pasubio e l'altra dentro lo Zugna. Il presidente della Provincia Fugatti, ieri, ha incontrato i sindaci dei Comuni interessati dalla Valdastico presentando loro un piano di sostenibilità ambientale che tutela la sorgente di Spino e un'ipotesi di tracciato da Piedemonte in Veneto fino a Rovereto Sud, tra Marco e Serravalle dove l'autostrada dovrebbe infilarsi all'A22



Il ricorso

Brodosplit esclusa

Mose, il Tar
stoppa la gara
delle paratoie
Guerra in aula

O rmai è guerra aperta a suon di carte bollate. E il rischio è che i tempi dell'opera ne risentano. I croati di Brodosplit, l'azienda che ha realizzato tre quarti delle paratoie del Mose, non hanno accettato di essere esclusi dalla prima gara per la manutenzione delle grandi dighe di Lido Treporti, le uniche firmate da un'altra impresa, la Cimolai. La commissione di gara ha ritenuto sia Brodosplit che Cimolai non idonee in quanto non rispettavano uno dei parametri della gara, ovvero un fatturato minimo di 18,3 milioni di euro l'anno per manutenzioni analoghe. La scorsa settimana l'azienda croata, con l'avvocato Andrea Pavanini, ha fatto ricorso al Tar contro il bando del Consorzio Venezia Nuova, proprio contestando questo limite, ritenuto eccessivo, visto si tratta del valore dell'appalto, ma che sarà spalmato su tre anni di lavori. Il tribunale amministrativo ha fissato l'udienza per la discussione della sospensiva – che in questo caso, se accolta, comporterebbe la riammissione in gara di Brodosplit – per il prossimo 17 aprile. Nel frattempo, però,

la commissione di gara aveva fissato una nuova seduta per domani e quindi l'avvocato Pavanini è stato costretto a integrare il ricorso con un'istanza urgente di sospensione «*inaudita altera parte*», come si dice in gergo. Che è arrivata ieri, quando il giudice delegato della prima sezione, Pietro De Bernardinis, ha accolto la richiesta, sospendendo la seduta di gara in attesa della decisione che, da prassi, dovrebbe arrivare il 18 aprile, il giorno dopo l'udienza: salvo che il Tar, ritenendo la materia «*semplice*», non decida di uscire subito con una «*sentenza breve*», che dovrebbe avere tempi rapidi. Brodosplit starebbe inoltre organizzando una vera e propria protesta con i propri operai all'Arsenale.

Intanto oggi, di fronte ai giudici della Corte dei Conti, si discuterà la richiesta di revocatoria della cessione della villa di Cortina di Giovanni Mazzacurati, l'ex *dominus* del Cvn: secondo la procura quella vendita fu fatta per salvare la casa da un possibile sequestro, che infatti ora è l'obiettivo a cui punta la procura guidata da Paolo Evangelista. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Commissione

Interventi nelle scuole, ok al piano

Parere positivo della Sesta commissione del Consiglio regionale sul Programma triennale di edilizia scolastica per il periodo 2019/2021, approvato in via preliminare dalla Giunta regionale nel febbraio scorso. Il documento fissa in sette gli obiettivi da realizzare, stabilisce le quote delle risorse del Fondo regionale per l'edilizia scolastica da destinare alle varie tipologie di interventi e i criteri di valutazione per le domande presentate.

Batic a pagina VII

«Scuole, un milione assegnato prima del piano»

EDILIZIA

TRIESTE Parere positivo della Sesta commissione del Consiglio regionale sul Programma triennale di edilizia scolastica per il periodo 2019/2021, approvato in via preliminare dalla Giunta regionale nel febbraio scorso. Il documento fissa in sette gli obiettivi da realizzare, stabilisce le quote delle risorse del Fondo regionale per l'edilizia scolastica da destinare alle varie tipologie di interventi e i criteri di valutazione per le domande presentate. L'obiettivo numero uno, cui è destinato l'80% delle risorse annuali del Fondo, riguarda il completamento degli interventi e delle opere avviate e non concluse, con priorità per il miglioramento/adequamento sismico, secondariamente per la messa in sicurezza e di seguito per l'adequamento alle norme relative alla sicurezza di luoghi e impianti, bonifica di amianto, abbattimento barriere architettoniche, ottenimento del certificato di prevenzione incendi ed efficientamento energetico. Il rimanente 20% è destinato agli interventi indifferibili e urgenti per fronteggiare le situazioni che compromettono la continuità del servizio scolastico negli

edifici pubblici dichiarati inagibili, del tutto o in parte, anche a seguito di eventi straordinari. Commenta il capogruppo della Lega Mauro Bordin: «In questi primi 10 mesi alla guida della regione stiamo provvedendo a risolvere le tante criticità che abbiamo ereditato. Dal punto di vista dell'edilizia scolastica, ad esempio, le Province svolgevano un egregio lavoro ma con la riforma delle Uti sono nate diverse problematiche dal punto di vista organizzativo e di personale». «Tutto ciò - prosegue il consigliere del Carroccio - ha comportato la necessità di operare in una vera e propria situazione di emergenza ed anche per questo trovo più che encomiabile il lavoro svolto fino ad oggi dall'assessore Graziano Pizzimenti che, nonostante le tante difficoltà, sta riportando sui giusti binari il programma dell'edilizia scolastica in Friuli Venezia Giulia». Dunque conclude: «Appena sarà messa in agenda la prossima riforma degli Enti locali, è chiaro che una fra le competenze di questi nuovi enti intermedi dovrà essere proprio quella di rispondere alle esigenze dei cittadini in materia di edilizia scolastica». Parole di apprezzamento per il lavoro svolto

dall'assessore Pizzimenti - che definisce «coerente e logico» - arrivano anche dal consigliere leghista Antonio Calligaris. Il collega di gruppo Stefano Turchet ha infine posto l'attenzione sulla necessità di «implementare il futuro dibattito della riforma degli Enti locali con la tematica dell'ottimizzazione delle risorse e l'individuazione dei lavori principali». Attacca Chiara Da Giau (Pd): Il piano ha rivelato che quasi un milione di euro su 2,5 stanziati per il 2019 sono già stati assegnati prima dell'approvazione in via definitiva del piano stesso e prima ancora che la giunta adottasse i criteri per accedervi. Sull'edilizia scolastica, cui molto impegno avevamo dedicato nei 5 anni scorsi, ci aspettiamo trasparenza e pari dignità per tutti i Comuni nell'accesso ai fondi senza tornare a modelli del passato dove vince chi tira di più la giacca dell'assessore.

E.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AMMINISTRAZIONE La sede della Regione

Piccola industria, dopo quasi 25 anni rinasce l'associazione nella Marca

**LA CONFAPI
APRE IN PROVINCIA:
UN CENTINAIO
DI AZIENDE
E ALLA GUIDA
FEDERICA POLLONI**

IL RITORNO

TREVISO (mz) Una "Associazione della piccola industria" mancava a Treviso da quasi un quarto di secolo, dopo la fusione che aveva segnato la nascita di Unindustria. Ora ritorna, sotto le insegne di Confapi, la Confederazione italiana della piccola e media industria. L'organizzazione, che a livello nazionale conta circa 83mila imprese socie per oltre 800mila addetti, è pronta a costituire nella Marca una sua struttura territoriale. Per dare così rappresentanza locale al centinaio di aziende del Trevigiano già iscritte in altre realtà provinciali. L'obiettivo è comunque di raddoppiare gli associati entro fine anno. Ieri lo sbarco di Confapi Treviso è stato presentato ufficialmente in un incontro con la stampa. C'è già una presidente

designata: Federica Polloni, esperienza nel settore delle risorse umane, dal 2013 tra i titolari di Org Numeri, società di Villorba, con una ventina di dipendenti, specializzata nella consulenza aziendale in materia di sicurezza e salute sul lavoro, ambiente e igiene alimentare. «Fra i nostri aderenti - ha spiegato - ci sono soggetti che mai prima d'ora si sono avvicinati ad un qualsiasi sistema associativo. Non mi interessa indagare le motivazioni perché ciò sia avvenuto ma credo che la nostra presenza rappresenti un'opportunità che consenta di dare voce a chi ha probabilmente molto da dire». Il prossimo 11 giugno verranno presentati anche la nuova sede cittadina e il consiglio direttivo, composto da altri otto membri. L'organizzazione provinciale si articolerà in due sezioni zonali, a Oderzo e Castelfranco. In Veneto, Confapi conta già organismi provinciali a Venezia, Padova e Verona. «Non poteva esserci candidato migliore che credesse nell'ascolto, networking e sensibilizzazione di imprese e persone», presenta la neo presidente trevigiana, Pier Orlando Roccatto, vice vicario Confapi.



La Tangenziale fa il tagliando Lavori al via sopra e sotto

►Giunti da sostituire e asfalto da sistemare ►Rischio caduta di materiali, cantieri pure
In maggio cantieri di notte per evitare disagi a Marghera con restringimenti in via Trieste

INTERVENTI NEL TRATTO TRA IL CASELLO DI VILLABONA E L'USCITA DI VIA MIRANESE SU ENTRAMBI I SENSI DI MARCIA

VIABILITÀ

MARGHERA Prima il Passante, poi la Tangenziale. Dopo i lavori delle scorse settimane durati un paio di weekend con la chiusura del Passante e il traffico riversato sulla Tangenziale, Cav metterà mano all'arteria che attraversa Mestre e Marghera e, in particolare, proprio al tratto che va dal casello di Villabona all'uscita della Miranese. Lavori previsti su entrambi i sensi per fronteggiare l'inevitabile usura del viadotto, ma che coinvolgeranno anche la viabilità urbana visto che dovrà essere ristretta la carreggiata di via Trieste, tra Marghera e Catenè, per consentire la sistemazione della "suoletta" del sovrappasso.

SUL VIADOTTO

Basta percorrere la A57 dalla stazione di uscita in direzione Trieste per rendersi conto che, non appena si entra in Tangenziale e si inizia a "salire" per passare sopra alla rotonda di Marghera, il manto stradale non è proprio a posto, con i giunti ormai deformati sui quali si "salta" come se ci si trovasse su una strada provinciale qualsiasi. E da Cav, la società concessionaria dell'autostrada, se ne sono resi conto tanto che sono già stati messi in calendario dal prossimo mese di maggio degli interventi di rifacimento della pavimentazione. «Opere che comprenderanno il rifacimento dello strato di usura dalla stazione autostradale di Venezia-Mestre fino all'uscita di via Miranese - confermano da Cav - sia per la carreggiata in direzione Trieste sia per quella in direzione Milano. In alcuni tratti sarà eseguita inoltre la sostituzione dell'intero pacchetto di pavimentazione sulla corsia di destra. Contestualmente saranno inoltre sostituiti gli attuali giunti a tampone presenti sul

viadotto di Marghera con una nuova tipologia in acciaio in grado di offrire migliori prestazioni anche dal punto di vista della regolarità superficiale».

IN VIA TRIESTE

Le date di questi interventi non sono ancora state fissate, ma da Cav garantiscono che i cantieri saranno operativi di notte e per più notti nel corso del mese di maggio. Diverso è invece il caso delle opere previste "sotto" la Tangenziale, dove la società autostradale deve installare degli speciali profili per impedire la caduta di materiale dalla sede stradale soprastante, in particolare tra le corsie delle rampe e il viadotto principale. Un'operazione che inizierà a giorni e per la quale il Comune di Venezia ha disposto un'ordinanza che prevede la chiusura della pista ciclopedonale, l'occupazione dell'area riservata ai parcheggi e di parte della carreggiata nella parte di via Trieste sotto il viadotto, anche con l'istituzione del senso unico alternato in certe fasi delle lavorazioni che verranno effettuate dalle 9 alle 16.30.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DA SOSTITUIRE Uno dei giunti evidentemente usurati tra le uscite di Marghera e di via Miranese, che verrà sostituito con una nuova tipologia in acciaio. Nel tondo, la Tangenziale in via Trieste

La Romea si restringe per i lavori sul ponte

► L'Anas sta effettuando un sondaggio
Preoccupazione per il traffico balneare

**APERTO IL CANTIERE
PER ISPEZIONARE
I PROBLEMI STRUTTURALI
SI TEME CHE I LAVORI
POSSANO CAUSARE
CODE IN ESTATE**

CHIOGGIA

Allarme "estate" per il ponte sul Brenta. O, meglio, per la viabilità "ristretta" conseguente ai lavori di manutenzione straordinaria che l'Anas sta programmando su questo ponte per il mese di maggio. Il rischio è che l'intervento si prolunghi in piena stagione balneare e che ne possa risentire il già congestionato traffico da e per le spiagge.

CARREGGIATA RISTRETTA

Le prime avvisaglie si sono avute già ieri, con l'ordinanza di restringimento della carreggiata sulla strada statale Romea, proprio in corrispondenza del ponte sul Brenta, dal km 84+916 al km 85+125, dalle 6.30 alle 18.30, che durerà fino a venerdì 12 aprile. Un

restringimento reso necessario per installare il cantiere che permetterà di effettuare le operazioni di ispezione del ponte, che avverranno sul margine della carreggiata, e sono propedeutiche ai successivi lavori di manutenzione straordinaria. In ogni caso, il transito resta garantito nei due sensi di marcia, seppur a velocità limitata. Le apposite segnaletiche, verticale e orizzontale, indicano, rispettivamente, i limiti di velocità (prima 70 e poi 50) e il restringimento delle corsie.

I TEMPI

Quello che succederà dopo, dipende proprio dagli esiti di questa ispezione: a seconda delle condizioni in cui si trovano le strutture portanti, i tecnici dell'Anas capiranno se i lavori si potranno limitare al rifacimento delle solette o se sarà necessario intervenire più a fondo e quanto tempo servirà, in ognuna delle due ipotesi. «La nostra preoccupazione – commenta il sindaco Alessandro Ferro – è quella di limitare al massimo i disagi durante l'ormai imminente stagione estiva: è per questo che suggeriremo ad Anas

di mantenere anche per tutta la durata dei lavori il transito nei due sensi di marcia, senza dover prevedere un senso unico alternativo. Verificheremo nel prossimo incontro con Anas se questo sarà effettivamente possibile». Le modalità di intervento potrebbero variare dalla suddivisione in vari step, prima e dopo l'apice della stagione balneare, all'esecuzione dei lavori nei soli giorni feriali o addirittura in notturna ma, come si diceva, tutto dipende dagli esiti dell'ispezione. La modalità notturna, comunque, viene già usata per la manutenzione (molto più "leggera") in corso sul ponte translagunare. Ma anche qui non mancano voci dissonanti. Il ponte translagunare, infatti, è formato dalla giustapposizione di diversi ponti minori che attraversano vari canali lagunari, molti dei quali, ormai, privi di corso d'acqua da anni. C'è chi osserva, quindi, che la tombatura di quei canali potrebbe essere, alla lunga, più economica della costosa manutenzione ai raccordi.

Diego Degan





IL SINDACO

Alessandro Ferro: «La nostra preoccupazione è quella di limitare al massimo i disagi: chiederemo all'Anas di mantenere il transito su due corsie»



PERICOLO CODE I lavori per consolidare il ponte sul Brenta rischiano di creare rallentamenti in estate

Riviera del Brenta

Ecco 1,5 milioni per sistemare cinque ponti

Dalla Regione 1,5 milioni di euro per il restauro di 5 ponti, uno di questi è quello sull'idrovia in via I Maggio a Mira. L'annuncio è stato dato ieri dal sindaco di Mira Marco Dori ai colleghi riuniti in Conferenza dei sindaci della Riviera del Brenta. «Le risorse sono state stanziare, ora non ci resta che attendere le indagini strutturali e soprattutto l'apertura dei cantieri da parte dell'ente regionale». Dopo la tragedia del ponte Morandi, nel comprensorio della Riviera l'attenzione degli amministratori e dei cittadini si è concentrata a lungo sullo stato di salute dei viadotti: i più recenti sono stati realizzati oltre 60 anni fa.

Giantin a pagina XVI

Operazione sicurezza per i ponti

►La Regione stanZIA 1,5 milioni di euro per verifiche e manutenzioni ►Si lavorerà in via I Maggio a Mira, in via Brentasecca a Dolo, su cinque strutture che scavalcano l'idrovia tra Riviera e Padova in via Cesare Battisti a Vigonovo e poi nella provincia vicina

MIRA

«Il ponte sull'Idrovia di via I Maggio verrà monitorato e sarà oggetto di interventi di manutenzione, insieme agli altri 4 viadotti del tracciato idroviario: la Regione ha stanziato 1,5 milioni di euro».

L'annuncio è stato dato proprio ieri dal sindaco di Mira Marco Dori ai colleghi riuniti in Conferenza dei sindaci della Riviera del Brenta. «Le segnalazioni e le preoccupazioni espresse alla Regione, l'unica ad aver competenza sui ponti dell'idrovia, lo scorso agosto, dai sindaci dei Comuni coinvolti - ha affermato Dori - hanno trovato finalmente risposta. Le risorse sono state stanziare, ora non ci resta che attendere le indagini strutturali e soprattutto l'apertura dei cantieri da parte dell'ente regionale».

L'ULTIMATUM

Dopo la tragedia del ponte

Morandi a Genova il 14 agosto dello scorso anno, nel comprensorio della Riviera l'attenzione degli amministratori e dei cittadini si è puntata sullo stato di salute dei viadotti lungo l'idrovia e di quelli sul Naviglio, - i più recenti realizzati oltre 60 anni fa - e continuamente sollecitati da carichi di traffico sempre più pesanti nonché bisognosi di manutenzioni anche importanti. A gettare benzina sul fuoco era intervenuto anche il Genio Civile il quale aveva inviato una lettera ai Comuni di Padova, Mira, Dolo, Saonara e Vigonovo, ventilando la proposta di cedere ai Comuni la competenza su ponti e cavalcavia, adducendo tra le motivazioni la mancanza di capitoli di spesa dedicati a questo tipo di interventi. Dai sindaci però si alzò immediatamente una levata di scudi generale. Lo stesso sindaco di Mira, a settembre, assunse una posizione molto dura appunto legata alla situazione del manufatto di via Primo Maggio a Piazza Vecchia,

che collega l'abitato con la zona industriale di Giare, realizzato tra gli anni '60 e '70 a ridosso di molte abitazioni, e oggetto di continue segnalazioni per il cedimento del guardrail. «Su quel ponte - aveva intimato Dori - gli esperti concordano nel sottolineare che ci sono tutti gli estremi per un'ordinanza nei confronti della Regione, se non interviene. I Comuni non hanno competenze e risorse per garantire la sicurezza dei viadotti sull'idrovia, se andiamo avanti di questo passo dovremo chiuderli».

LA RISPOSTA



L'allarme lanciato dal sindaco di Mira, ma anche dai colleghi di Dolo, Stra, Vigonovo e Saonara non è caduto nel vuoto. Nel collegato alla Stabilità relativo al bilancio previsionale del Consiglio Regionale approvato a fine dicembre è stato previsto un intervento di 1,5 milioni per interventi sui ponti dell'idrovia Padova-Venezia; le verifiche riguarderanno il controllo della situazione statico e la messa in sicurezza. Le cinque strutture lungo l'idrovia interessate dall'operazione sono: in via I

Maggio a Mira, in via Brentasecca a Dolo, in via Cesare Battisti a Vigonovo-Stra, in via Villanova a Saonara (Pd) e nella zona industriale all'altezza di via Messico a Padova.

«Con questo impegno assunto dalla Regione - ha commentato Dori - e realizzato grazie all'interessamento del vicepresidente e assessore regionale al Bilancio Gianluca Forcolin e dell'assessore ai Lavori pubblici, infrastrutture e trasporti Elisa De Berti, per me la questione è risolta. Il risultato dello stan-

ziamento di un milione e mezzo, in pratica 300mila euro a ponte, è tangibile e va a beneficio della nostra città e di tutti i Comuni lungo l'idrovia. Gli assessori regionali Forcolin e De Berti hanno mostrato attenzione alle nostre istanze e si sono presi a cuore quest'area. Ora aspettiamo solo l'avvio delle indagini e dei successivi interventi per la messa in sicurezza dei cinque viadotti».

Luisa Giantin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARCO DORI:
«GLI ASSESSORI FORCOLIN E DE BERTI HANNO RISPOSTO ALLE NOSTRE ISTANZE ORA ASPETTIAMO I LAVORI»

LEVATA DI SCUDI

Dopo la tragedia di Genova i sindaci inviarono subito segnalazioni e chiesero con forza interventi



MESSA IN SICUREZZA Tra i 5 ponti interessati dai lavori quello di via Brentasecca a Dolo



CONDIZIONI PRECARIE Il ponte di via I Maggio a Piazza Vecchia di Mira

IL CASO

La vendita di villa Mazzacurati Fittizia per la Procura contabile

La vendita di villa Cortina per 1,5 milioni di euro? Un modo fittizio da parte dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati, per sottrarre parte del suo patrimonio ai sequestri per il risarcimento dei danni provocati da anni di tangenti e sperpero di danari pubblici attorno alla gestione del Mose.

Di questo si è convinta, perlomeno, la Procura della Corte dei Conti: oggi il procuratore Paolo Evangelista e il procuratore aggiunto Alberto Mingarelli chiederanno in udienza ai giudici della Corte di dichiarare nulla la vendita della villa, per altro intestata alla moglie di Mazzacurati. Per la Procura l'operazione sarebbe stata fittizia e il nuovo acquirente sarebbe stato ben consapevole che a vendere fosse Mazzacurati.

Dopo lo scoppio dell'inchiesta Mose e le ammissioni dell'ex presidente del consorzio, la coppia è riparata nella loro villa in California. Mazzacurati è stato ritenuto non giudicabile dal Tribunale, per la demenza senile: questo non significa, però, che non sia chiamato a risarcire i danni erariali, d'immagine e da tangente.

Sull'intera procedura pende però l'attesa della decisione della Cassazione sulla competenza della Corte ad intervenire in caso di "azione simulatoria": il caso sul quale i giudici supremi devono esprimersi è relativo alla vendita delle quote societarie dell'ex governatore Giancarlo Galan, anche lui nel ciclone tangenti Mose. —

R.D.R.



AZIENDA CROATA CONTRO IL CVN

Manutenzione delle paratoie il Tar accende un faro sulla gara

Roberta De Rossi

Mose senza pace.

I giudici del Tribunale amministrativo di Venezia hanno posto un primo, pesante "alert" alle procedure di gara per l'appalto da 18 milioni di euro per la manutenzione delle paratoie del Mose in bocca di porto di Lido Treporti, che il Consorzio Venezia Nuova ha bandito nelle scorse settimane. Lavori necessari e urgenti per rimettere in moto il sistema, che giace sui fondali dai tempi dell'ultima movimentazione - quattro anni fa - tra incrostazioni e infiltrazioni di sabbia e detriti nei cassoni.

Nella prima fase della gara, il Cvn aveva escluso due delle tre concorrenti, aziende che - per altro - hanno realizzato le paratoie: la friulana Cimolai e della croata Brodosplit. In questo modo, la strada era rimasta aperta all'unica domanda di partecipazione ritenuta dai commissari straordinari rispettosa del capitolato in tutte le sue parti, ovvero quella dell'Ati composta dal colosso Fincantieri e dalla Fagioli, con le veneziane Berengo, Sirai, Nautilus. Assegnazione non ancora avvenuta, essendo in programma la terza seduta pubblica di gara per domani, 11 aprile: ora, però, i commissari dovranno fermarsi.

È, infatti, accaduto che - come previsto - la Brodogradevna Industrija Split non abbia subito passivamente l'esclusione dalla gara per la manutenzione delle "sue" paratoie e abbia presentato ricorso al Tribunale amministrativo regionale veneto, rappresentata dall'avvocato Andrea Pavani, contestando i criteri del bando. Per i commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova la ricorrente per non avrebbe rispettato il ri-

chiesto requisito della capacità economico-finanziaria: avere avuto negli ultimi tre esercizi un fatturato minimo annuo pari al bando di gara, ovvero, 18,251 milioni di euro.

In attesa che il collegio decida sulla richiesta della società croata di essere riammessa alla gara e sull'eventuale annullamento dei criteri del bando ritenuti troppo restrittivi, un giudice monocratico in sede d'urgenza ha accolto la richiesta avanzata dall'impresa croata di sospendere l'efficacia del provvedimento di esclusione dalla procedura di gara, «alla luce della convocazione della terza seduta pubblica di gara per l'11 aprile e l'esigenza di mantenere la *res adhuc* integra». Passaggi previsti dalla giustizia amministrativa per congelare la situazione allo stato di fatto, in attesa di decidere nel merito.

Quindi, mentre ancora non c'è una data certa per il completamento del Mose, finisce già sotto il vaglio del Tribunale amministrativo l'appalto per la manutenzione delle paratoie della bocca di Porto Lido Treporti, fondamentale per la messa in servizio del sistema. La gara prevede, infatti, di staccare le prime paratoie dal fondo e trasportarle all'Arsenale, per riverniciarle con uno speciale trattamento contro la corrosione, dotandole anche di sensori per segnalare i movimenti alla centrale in caso di mare agitato.

Il 17 aprile, ci sarà la Camera di consiglio per decidere sulla richiesta di sospensiva del procedimento avanzata dall'azienda. In seguito, l'udienza pubblica di merito - non ancora in calendario - per la sentenza definitiva: solitamente passano, comunque, mesi prima del deposito della decisione e delle motivazioni da parte dei giudici. —



L'Ati tra Adriacos di Latisana e Innocente & Stipanovich di Trieste realizzerà il lotto di lavori relativo alle strade e all'infrastrutturazione

Il primo appalto da 3,7 milioni a una cordata friul-giuliana

Per i servizi di rete si parte da zero nell'area interessata. Le opere dovranno essere ultimate entro gennaio 2020

Un'alleanza friul-giuliana. A vincere il primo vero appalto della trasformazione del Porto vecchio di Trieste è stata l'Ati (associazione temporanea di imprese) tra Adriacos srl di Latisana (Udine) e Innocente & Stipanovich di Trieste. Una fetta di lavori da 3,7 milioni di euro. Si tratta del primo lotto relativo alla riqualificazione della viabilità e all'infrastrutturazione dell'area del polo museale, che racchiude i Magazzini 26 (Museo del mare, Immaginario scientifico, Magazzino 18), 27-28 (nuovo centro congressi), 30 (Fish market), la Centrale idrodinamica e la Sottostazione elettrica. I lavori di viabilità e infrastrutturazione hanno avuto la precedenza in vista di Esof2020 (Trieste capitale europea della scienza), che avrà luogo in Porto vecchio nel luglio del prossimo anno. Alla gara, che scadeva lo scorso dicembre, avevano presentato offerte sei cordate organizzate in altrettante associazioni temporanee di imprese. La vincitrice, l'Ati Adriacos e Innocente & Stipanich, ha a disposizione 300 giorni per realizzare le opere. Tutto dovrà essere pronto per fine gennaio 2020. La rotatoria di viale Miramare,

che fa sognare il sindaco Roberto Dipiazza, è l'opera di maggior impatto: il cantiere inizierà alla fine di questa estate e sarà la conclusione di tutto il primo lotto. La rotatoria, che da sola vale mezzo milione di euro, avrà un diametro di 30 metri con un'isola centrale allestita a verde e alcune isole spartitraffico perimetrali.

Il progetto prevede un allargamento dell'attuale varco di accesso al Porto vecchio mediante la rimozione di alcune campate della storica recinzione tutelata dalla Soprintendenza (che come le altre saranno smontate e conservate nei depositi comunali). Nel caso dell'infrastrutturazione si parte da zero. È praticamente tutto da rifare. Lo stato di fatto delle infrastrutture a rete dell'area ex portuale è caratterizzato da condotte vetuste che necessitano un totale rifacimento: dai servizi idrico-elettrici al sistema fognario (che risulta "per lo più sconosciuto") per finire alle condotte del gas da inventarsi di sana pianta.

Il secondo lotto, di oltre 5 milioni di euro, provvederà a collegare le infrastrutture del polo museale con la città in corrispondenza di largo Santos. —

Fa.Do.

BY NC ND AL CU NI DI RT TI R SERVATI



LA GRANDE ROTATORIA
AVRÀ UN DIAMETRO DI TRENTA METRI
E UN'ISOLA VERDE AL CENTRO



SLALOM VALDASTICO: DA PIRUBI A FUTOZA DA “PIRUBI” A “FUTOZA”: UNO SLALOM

MAURO LANDO

Caldonazzo, collina di Trento, Rovereto passando per Vallunga, Rovereto passando per i Lavini di Marco, Besenello, Murazzi e poi ancora Mattarello e ora Seravalle: questi dal 1972 in poi sono stati gli sbocchi ipotizzati dell'Autostrada della Valdastico in Trentino. In realtà la denominazione più usuale è stata **Pi-RuBi**, dai nomi di Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Antonio Bisaglia.

Ossia i tre leader della Dc delle tre province interessate all'arteria: Trentino, Vicenza, Rovigo. Tutti e tre sono morti senza vederne il completamento. Alcuni anni fa arrivò il nuovo nome **DeRoZa** con riferimento al ministro Graziano Delrio, al presidente del Trentino Ugo Rossi e del presidente del Veneto Luca Zaia. Adesso diventa probabile il nome **FuToZa** (Fugatti, Toninelli, Zaia): chissà se riusciranno a vedere quello che Piccoli, Rumor e Bisaglia non hanno visto. Certo, sono sufficientemente giovani, ma erano sufficientemente giovani anche i loro “predecessori” quando hanno sponsorizzato la contestata autostrada. Comunque, lunga vita tutti.

Vediamo ora i tanti sbocchi, sempre bocciati, che la Pirubi, ora DeRoZa, ha avuto in Trentino

Caldonazzo 1972. La Provincia era convinta che l'autostrada si dovesse costruire. Nel 1972 fu comunicato che l'ingresso nel territorio trentino sarebbe stato attraverso una galleria poco a monte di Caldonazzo da dove l'asfalto avrebbe continuato a mezza costa sulla collina del lago per poi passare su quella di Susà e Canale di Pergine arrivando a Trento attraverso la forra dei Crozi di Ponte Alto.

Trento 1973. Nel settembre 1973 il presidente della Provincia Bruno Kessler presentò il nuovo percorso attraverso la valle di Vigolo Vattaro per arrivare sulla collina di Villazano e Povo, giungendo, con un tragitto a monte della allora circoscrizione di Martignano, a quello che poi è diventato il casello di Trento Nord. Tragitto disastroso che avrebbe distrutto la collina di Trento. Il 2 ottobre il Consiglio comunale con venti voti contro 19 bocciò l'ipotesi della Pirubi nella zona della città. I 20 voti comprendevano tutte le opposizioni di sinistra e di destra, i 19 voti erano della Dc, ma mancava un consigliere democristiano che quel giorno era all'estero. Se fosse stato presente la Pirubi a Trento forse avrebbe avuto un'altra storia.

Rovereto 1984. Passò un decennio durante il quale le polemiche rimasero spesso sotto traccia. Soprattutto in Valsugana si creò il fronte a favore del potenziamento della ferrovia e della superstrada proprio per migliorare il collegamento con il Veneto.

Fu nel marzo del 1984 che la novità arrivò da Rovereto

allorché il sindaco Renzo Michellini accolse i presidenti delle Camere di Commercio di Vicenza Danilo Longhi e di Trento Marco Oreste Detassis, il direttore dell'Assoindustriali di Vicenza e i presidenti del Comprensorio della Vallagarina Guglielmo Valduga e dell'Alto Garda Bruno Santi. Nell'incontro si concordò un'azione tecnica e politica per “dirottare” su Rovereto la Valdastico anche per il suo possibile riflesso sull'area gardesana. Il tragitto spiegato Michellini avrebbe dovuto iniziare in Veneto dalla località Chiuppani, arrivando fino ad Arsiero e poi attraverso la val Posina si sarebbe percorsa la valletta tra il Pasubio e il monte Maio. Qui, attraverso una galleria si sarebbe passato sotto il passo della Borcola arrivando in Trentino tra il Pasubio e il monte Maggio nella alta valle del Leno di Terragnolo, raggiungendo quindi Rovereto. L'innesto nell'Autobrennero era previsto al casello di Rovereto nord con arrivo in galleria sotto l'area della Vallunga e uscita a Sant'Ilario. Di lì a poco arrivò anche l'ipotesi dell'uscita in zona Lavini di Marco con la prospettiva di miglior collegamento col lago di Garda.

Si era in una fase di revisione del Pup per cui il Comune di Rovereto, la Dc della Vallagarina e anche il presidente del Comprensorio Valduga spinsero molto a che nel Pup venisse inserito il tracciato della Valdastico nella zona di Rovereto. La doccia fredda arrivò nel giugno 1985 quando l'allora presidente della Provincia Flavio Mengoni annunciò che il Pup non avrebbe previsto altre strade. Orientamento poi confermato dal successivo presidente Pierluigi Angeli. C'era quindi il no politico alla nuova autostrada nel Pup anche se si era in attesa di uno studio affidato all'ingegnere Pietro Gelmini. Un inaspettato no arrivò anche da Verona quando nell'ottobre 1985 il sindaco Gabriele Sboarina dichiarò al giornale “l'Arena” che la Valdastico avrebbe di fatto danneggiato l'economia della sua città e che comunque i benefici sarebbero stati irrisori per tutti.

Rovereto 1985. Rovereto però la Pirubi la voleva, almeno nel Pup e così il Consiglio comunale nell'ottobre del 1985 approvò a maggioranza un documento in proposito. Sulla medesima lunghezza d'onda si confermarono la Dc comprensoriale e il Comprensorio.

Pochi mesi dopo qualche speranza arrivò dallo studio dell'ingegner Gelmini: ritenne che lo sbocco autostradale in Vallagarina, sia a Sant'Ilario che a Marco, era possibile a costi minori di quello originario di Trento, ma con inevitabili problemi ambientali con viadotti e gallerie nelle valli di Terragnolo e Vallarsa. Ogni speranza, per allora, venne



meno il 7 ottobre 1987 quando il Consiglio provinciale approvò in via definitiva il Pup senza Valdastico.

Besenello 1991. Tutto tacque, o quasi, fino alla fine del 1991 quando i presidenti delle Camere di commercio di Trento e di Vicenza, Detassis e Longhi, presentarono a Trento un progetto di collegamento, elaborato dalla società Serenissima, che prevedeva lo sbocco della Pirubi a Besenello. In sostanza il tratto Piovene Rocchette - Besenello si sarebbe sviluppato per 39 chilometri, 12 dei quali in galleria per sbucare sul conoide di Besenello. La questione rimase ferma anche perché si approssimò "tangentopoli". La vittoria delle politiche del 1994 da parte del centro destra ridiede fiato ai favorevoli con comitati e iniziative. Nel dicembre 1994 i Consigli comunali di Calliano e Besenello respinsero ogni ipotesi di tunnel e di passaggio dell'autostrada e si avviò la opposizione popolare, mai venuta meno anche dopo l'ipotesi avanzata nel 1996 di spostare l'uscita della galleria più a nord ai Murazzi.

Marco 1996. Inopinatamente, ma non senza una qualche prospettiva, nel marzo 1996 sindaci di Ala, Mori e Brentonico diedero la disponibilità ad un'ipotesi di accesso alla Pirubi nella bassa Vallagarina. Il mondo economico sposò tale orientamento, ma l'allora sindaco di Ala Tiziano Mellarini chiarì che era un'opinione e non una scelta politica. Il dado era però tratto. La doccia fredda arrivò nel luglio successivo quando il nuovo sindaco di Rovereto Bruno Ballardini dichiarò che la sua maggioranza era contro la Pirubi.

Mattarello 2015 Arriva la nuova Pirubi che si avvia ad essere chiamata DeRoZa con sbocco a Mattarello.

Marco 2015 Il presidente degli artigiani Roberto De Laurentis rispolvera l'ipotesi dell'uscita nella parte sud della Vallagarina.

E ora il nuovo capitolo.



A22, Fugatti fa appello all'unità

Il rinnovo della concessione. Oggi la riunione dell'assemblea dei soci coincide con l'ultimatum del ministro dei trasporti Danilo Toninelli Kompatscher a Roma. Il governatore trentino: «I soci del sud restino al nostro fianco. I timori per gli investimenti? Non abbassiamo la guardia»

LA NORMA

5

I membri del cda

- Che rimarrebbero al posto degli attuali 15 in carica escludendo Province come Mantova e Modena

GIANPAOLO TESSARI

TRENTO. La missione del governatore Maurizio Fugatti? Presentarsi uniti all'assemblea dei soci di Autobrennero convocata per oggi. Motivi di divisione ce ne sarebbero: dallo scontento dei soci del sud per la riduzione del numero dei rappresentanti nel prossimo cda, alla preoccupazione degli imprenditori che temono, con un rinnovo della concessione al rialzo, non ci siano poi i soldi per investimenti attesi, come l'Interporto di Isola della Scala, nodo vitale per il trasporto e la distribuzione delle merci. Ieri il Consiglio provinciale ha chiesto ufficialmente, con domanda corredata da sette firme, che il governatore relazionasse d'urgenza all'aula.

Ma ai capigruppo Fugatti ha dato appuntamento ad oggi, a cose fatte. In tono informale il presidente ha voluto sottolineare però la necessità che il consiglio d'amministrazione si compatti, visto che oggi scade l'ultimatum del ministro dei trasporti Danilo Toninelli in merito alla proposta romana: «Debbo dire che il ministro ha dimostrato, nel tempo,

di sapere mediare e di sapere trovare le soluzioni su tante partite per quanto riguarda l'A22. Ora siamo al dunque e ci sono ancora un paio di scogli. L'Europa preme e, giustamente, Toninelli ci mette fretta. Io dico dunque a tutti di pazientare, di fare l'ultimo sforzo per superare gli ultimi ostacoli» osserva, indossando vesti da pompiere.

I timori in Provincia

In Consiglio provinciale ieri si osservava come si potrebbe tamponare la ventilata riduzione da 14 a 5 membri del cda (aspetto che nei fatti toglierebbe rappresentanza ai soci del sud) con una legge ponte in ambito regionale: «Mah, io voglio ascoltare domani (oggi) in assemblea dalla loro voce quale sia il problema reale. Chiaro che al netto della legge Madia, con un cda che potrebbe essere composto da tre o cinque membri in tutto, va detto che la partita non è ancora chiusa. Occorre avere rispetto di tutte le posizioni in campo: come la si ha per Trento, noi vogliamo ci sia anche per Mantova, Modena, Reggio Emilia. Proroga? No, per ora dico che oggi c'è

una partita importante come quella della concessione e che se ci presentassimo in modo diviso non faremmo il bene di nessuno». Cosa pensa infine il presidente, se nell'accordo per il rinnovo, non ci fossero poi i 350 milioni di euro per gli investimenti?

Nodo Isola della Scala

Una questione non accessoria,

anzi. Il presidente della Camera di Commercio di Bolzano, onorevole Michl Ebner, avverte che questo si tradurrebbe nello stop all'Interporto di Isola della Scala atteso da anni e, che quel punto, converrebbe probabilmente ricorrere alla gara europea? «Già nel 1996 i responsabili dell'A22 avevano acquistato, tramite la società affiliata Str, ricorda Ebner, un terreno di 70 ettari nel Comune di Isola della Scala, a sud di Verona». Sarà un'opera fondamentale, secondo la Camera di Commercio, soprattutto una volta ultimata la Galleria di Base del Brennero. L'interporto Quadrante Europa non basterà più in futuro. E ancora: «Senza l'interporto a Isola della Scala i vantaggi della Galleria di Base del Brennero si ridurrebbero drasticamente». Ecco Fugatti: «Il tema è importante e noi confidiamo di rimmetterlo al centro delle trattative per il rinnovo della concessione. Questo non vuol dire che noi temiamo la gara, ma ad oggi ritengo ci sia lo spazio per inserire gli investimenti dentro il confronto già iniziato. Abbiamo già fatto tanto in questa direzione» chiude il presidente della Provincia.

Kompatscher vola a Roma

Oggi a Trento all'assemblea dei soci ci sarà anche il suo alter ego altoatesino Arno Kompatscher che, subito dopo, scenderà a Roma per una riunione al Mit, con Fugatti chiamato a rimanere invece sui banchi del Consiglio provinciale.





• La partita per il rinnovo della concessione dell'Autobrennero è una corsa ad ostacoli



• Oggi Kompatscher vedrà a Roma il ministro Toninelli