

Rassegna del 27/05/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

25/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7 Sensori hi tech per controllare in tempo reale oltre 500 ponti - Sensori hi-tech sui 550 ponti veneti «Primi in Italia per sicurezza»	Zambon Martina	1
25/05/2019	Resto del Carlino Rovigo	5 Un manifesto per la crescita	...	3
26/05/2019	Sole 24 Ore	6 Pa, resta il rischio paralisi - Danno erariale, il controllo preventivo non risolve il blocco delle firme Pa	Santilli Giorgio	4

SCENARIO

25/05/2019	Arena	25 Edffizia privata, basta code per neo-mamme	I.N.	5
25/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Pedemontana, attacco al ministro - Pedemontana, la Lega accusa il ministro «Blocca tutto e ci tratta da delinquenti»	Zambon Martina	6
26/05/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6 Pedemontana, stop alle esplosioni risolto il mistero della roggia bianca - Pedemontana, vittoria dei residenti stop alle esplosioni durante la notte	Centin Benedetta	8
26/05/2019	Corriere delle Alpi	24 Pianificazione urbanistica: l'Amministrazione al lavoro	Segafreddo Alessandra	10
26/05/2019	Corriere di Verona	6 Central Park, nuove aree per edificare - Central Park, ora nel masterplan spuntano nuove aree per costruire	Aldegheri Lillo	11
26/05/2019	Espresso	58 Non piace nemmeno ai costruttori	Occorsio Eugenio	13
25/05/2019	Gazzettino	10 "Palazzo Banksy" con il graffito ora vale il quadruplo - Palazzo Banksy, il graffito quadruplica il suo valore	Fullin Michele	15
25/05/2019	Gazzettino	1 Lega-Costa, scontro sulla Pedemontana - Pedemontana Zaia contro Costa: «Non ci tratti da delinquenti»	Vanzan Alda	18
25/05/2019	Gazzettino	13 Sotto controllo tutti i 550 ponti: ecco i sensori - Tutti i ponti sotto controllo	Sperandio Alvise	20
26/05/2019	Gazzettino	14 Pedemontana, stop alle esplosioni notturne a Malo	al.va.	22
27/05/2019	Gazzettino Rovigo	8 Si recuperano le vecchie scuole	Tosi Erika	23
27/05/2019	Gazzettino Rovigo	6 Sicurezza, iniziate le verifiche sui ponti - Sicurezza, i tecnici iniziano le verifiche statiche sui ponti	G.Fra.	24
25/05/2019	Gazzettino Venezia	16 La bretella col "cappio" due binari e commissario	Trevisan Elisio	26
25/05/2019	Gazzettino Venezia	18 Architetti e residenti ridisegnano la Riviera	Perini Lino	28
25/05/2019	Gazzettino Venezia	21 Locazioni turistiche I mediatori lanciano l'allarme burocrazia - Locazioni turistiche, la Fimaa lancia l'allarme burocrazia	Babbo Giuseppe	29
26/05/2019	Gazzettino Venezia	17 Architetti: «Niente demagogia»	...	31
25/05/2019	Nuova Venezia	35 Gpl, un mese di fuoco bufera tra Porto e M5S	Anzoletti Elisabetta B	32
25/05/2019	Nuova Venezia	29 Il Mit: si farà la bretella Due binari, poi il cappio - Bretella ferroviaria: si farà arriva prima il doppio binario	Chiarin Mitia	33
25/05/2019	Nuova Venezia	38 Ripascimento da record, le spiagge sono pronte	Cagnassi Giovanni	35
25/05/2019	Nuova Venezia	39 Tolti i sigilli al Marina Azzurra apre oggi il villaggio di Lignano	De Francisco Laura	36
26/05/2019	Nuova Venezia	20 Cambiati costi e tracciato La bretella fa già litigare - La bretella che fa già litigare Rinviata la soluzione a cappio	Chiarin Mitia	38
26/05/2019	Nuova Venezia	20 Critiche da tutti i partiti alle decisioni prese da Toninelli e Rfi	M.Ch	40
27/05/2019	Nuova Venezia	17 Bretella a cappio e binario unico Save: «Noi siamo fiduciosi»	Chiarin Mitia	41
27/05/2019	Nuova Venezia	16 I sogni mestrini lasciati sull'albero per gli architetti «No al cemento»	Chiarin Mitia	43
25/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5 Pedemontana, lo stop di Costa Zaia: «Non siamo delinquenti»	Salmaso Albino	45
25/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15 Sensori per monitorare la salute dei ponti Otto milioni di spesa, il debutto a Cortina	Furlan Francesco	47
25/05/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	21 Banksy autentico a San Pantalon Palazzo a 4,5 milioni - Il bambino con il fumogeno è autentico Sale il prezzo del palazzo firmato Banksy	Mion Carlo	49
26/05/2019	Piccolo	6 Un piano da 200 milioni per il maxihub dei treni - Un piano da 200 milioni per far lievitare i treni del 150% in cinque anni	D'Amelio Diego	51
27/05/2019	Sole 24 Ore	6 Tav e sblocca cantieri la prima resa dei conti	Santilli Giorgio	55
25/05/2019	Trentino	21 Trento, la mobilità urbana resta ancora un miraggio - Tra progetti faraonici e rendering così naufraga la mobilità urbana	Piccoli Gianfranco	56
26/05/2019	Tribuna-Treviso	45 Con la pioggia non si asfalta Ponte Priula rinvia l'apertura - Ponte sul Piave, il meteo fa slittare ancora la riapertura	Dal Mas Francesco	59
25/05/2019	Voce di Rovigo	42 In Veneto 963 miliardi di export con l'Ue	...	61
27/05/2019	Voce di Rovigo	22 Appalto da 200mila euro per la manutenzione	S.S.	62

VENETO STRADE

Sensori hi tech
per controllare
in tempo reale
oltre 500 ponti

VENEZIA Superata la fase di test, Veneto Strade monterà il sistema di sensori per il monitoraggio h24 con alert in tempo reale su tutti i 550 ponti della regione. a pagina 7

Sensori hi-tech sui 550 ponti veneti «Primi in Italia per la sicurezza»

Ponte sul Rudavoi, Veneto Strade: «Test positivo»

VENEZIA A novembre scorso lo choc per il crollo del ponte Morandi, a Genova, era ancora dolorosamente intatto. Si scrutavano con occhi diversi i ponti dei tragitti quotidiani, si compilavano in fretta e furia elenchi di ponti e viadotti corredati dal loro «stato di salute». A novembre, Veneto Strade annunciava, con l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, una sperimentazione decisamente hi-tech: sensori da incollare ai ponti per avere un monitoraggio h24 e, tramite il cloud, i report sarebbero finiti direttamente sui cellulari dei tecnici. Una tecnologia inedita, messa a punto da una start up trevigiana, Diecipoins.

A distanza di altri sei mesi, la fase uno è conclusa e Silvano Vernizzi, ad di Veneto Strade, annuncia che, visti gli esiti positivi, dopo altri sei mesi di ulteriori test si partirà: i sensori che rendono i ponti autosufficienti nel monitorare sé stessi saranno applicati a tutti e 550 i ponti veneti in gestione alla società regionale. Spesa stimata: 7,5 milioni, tempo di realizzazione, da due a tre anni. La prima regione in Ita-

lia a farlo «A quel punto chi viaggerà sulle strade venete - spiega Vernizzi - avrà la certezza di viaggiare in sicurezza». Si è iniziato dal ponte sul torrente Rudavoi. La scelta è caduta sullo slanciato arco di cemento precompresso per una serie di motivi: «È un ponte molto recente - spiega Vernizzi - costruito nel 2012 e di cui abbiamo tutti i dati di progettazione, cosa che per manufatti più datati non sempre è possibile. Sappiamo, cioè, come si deve comportare il ponte a determinate condizioni di carico, di stress».

Così i quindici sensori - per la precisione, 4 inclinometri, estensimetri, termometri e 3 distanziometri - che hanno il vantaggio di costare poco, di essere facilmente incollabili al ponte e di poter contare su batterie che durano dai 3 ai 4 anni, sono stati messi alla prova. Il confronto, per valutare l'affidabilità del sistema di «Internet of things», è stato con misurazioni manuali, classiche e incontrovertibili. È andata bene, tutti i parametri sono risultati in linea. Si è proceduto, poi, a una prova di carico identica a quella fatta, sette anni fa, per il collaudo

statico del nuovo ponte. Otto tir a pieno carico posizionate, due per volta, fino ad arrivare a 386,68 tonnellate. I sensori hanno registrato e trasmesso in tempo reale le inclinazioni, la frequenza di oscillazione, la torsione della struttura. «L'aspetto cruciale - spiega ancora Vernizzi - è che le travi della struttura, dopo essersi abbassate sotto al peso dei transiti, tornino alla posizione iniziale. Questa è la garanzia di una struttura elastica».

Il futuro dei ponti veneti, insomma, si sta giocando all'ombra del passo Tre Croci, sulla regionale 48 di Cortina. Fino ad oggi il protocollo prevedeva controlli a campione, soprattutto sui manufatti ammalorati o, al più, la registrazione dei dati su centraline fisicamente ai piedi del ponte



in questione. A un operatore, poi, il compito di recuperare i dati andando sul posto. Il nuovo sistema di sensori collegati al cloud, invece, registra in automatico tutti i parametri ogni 5 minuti e ogni quarto d'ora li carica sul cloud e quindi sui dispositivi anche mobili dei tecnici di Veneto Strade.

In più, il software ha previsto tre livelli di alert. Giallo se la variazione della struttura è entro un centimetro e mezzo e in quel caso si programma un controllo, arancio entro i 3 centimetri di variazione e a quel punto scatta subito la chiusura di una corsia del ponte per alleggerirlo dal carico eccessivo, infine rosso quando le variazioni sono oltre i 5 centimetri e il ponte viene immediatamente chiuso al traffico. E, intanto, proseguono i cantieri sui 20 ponti veneti che necessitano con più urgenza di una manutenzione straordinaria. Obiettivo: finire entro il 2019.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il punto

● Dopo la tragedia del ponte Morandi a Genova, Veneto Strade

ha sperimentato un sistema a sensori (nella foto) collegati in cloud per monitorare h24 il ponte sul torrente Rudavoi, lungo la SR 48 di Cortina

● Visti i risultati positivi della sperimentazione, la società annuncia di voler usare la stessa tecnica su tutti i 550 ponti veneti



Prove di carico Il ponte sul torrente Rudavoi, lungo la Sr 48 di Cortina durante le prove di carico con 8 tir



IL DOCUMENTO La lettera di Ance

Un manifesto per la crescita

LETTERA APERTA alle forze politiche e ai futuri consiglieri comunali. Ance (associazione costruttori edili) ha avviato un dialogo con le forze politiche per condividere un 'Manifesto appello' attraverso un confronto diretto sulla necessità di un cambio di prospettiva nel governo di Rovigo e del suo territorio. «Serve – dicono – una stretta collaborazione tra tutte le forze politiche andando oltre la dialettica e il confronto, peraltro indispensabile, tra maggioranza e opposizione, per lavorare insieme intorno ad alcuni obiettivi prioritari. A chi vincerà le elezioni chiediamo la costituzione di una cabina di regia, strumento di pianificazione e di progettazione. Cabina di regia di cui dovranno far parte tutte le forze presenti in consiglio, riqualificazione della macchina amministrativa, una gestione delle gare di appalto di lavori nel segno dell'attenzione al tessuto imprenditoriale».



SBLOCCA CANTIERI**PA, RESTA IL RISCHIO PARALISI**di **Giorgio Santilli** — a pagina 6**SBLOCCA CANTIERI E CORTE DEI CONTI****DANNO ERARIALE, IL CONTROLLO PREVENTIVO
NON RISOLVE IL BLOCCO DELLE FIRME PA**di **Giorgio Santilli**

Il primo banco di prova postelettorale del governo sarà il decreto sblocca cantieri. Martedì sono calendarizzati il voto finale delle commissioni Lavori pubblici e Ambiente e l'arrivo del Dlnell'Aula del Senato. Anche se la definizione di nuovi equilibri di governo dovesse richiedere qualche giorno in più, questi appuntamenti resterebbero in cima alle questioni da risolvere. L'esame fin qui svolto ha portato correzioni anche di una certa importanza ma ha lasciato intatto il grande dilemma che ruota intorno al decreto: riuscirà davvero a sbloccare i cantieri, a rimettere in moto la macchina degli investimenti pubblici, a rendere più facile realizzare le opere? E, se le risposte saranno positive, in che tempi sarà possibile?

Tutto è nelle mani del governo, che non ha ancora presentato i suoi emendamenti e ne ha annunciati una quarantina. Anche i tempi di attuazione sono nelle mani del governo: per il codice degli appalti rivisto si annuncia un regolamento generale in sei mesi; per i commissari si annunciano tempi rapidi ma un piano del governo non si è ancora visto mentre sono andati in scena litigi su molte opere.

Il richiamo alla realtà è legittimo perché l'auspicio è che dopo la sbornia elettorale si cominci a fare sul serio. All'urgenza non si può più rispondere né con irinvii né con mezze soluzioni o, peggio, con altre soluzioni sbagliate.

A questo proposito desta preoccupazione, soprattutto nel mondo delle imprese, la soluzione messa a punto (si veda l'anticipazione sul Sole 24 Ore del 23 maggio) a uno dei problemi più gravi di questo periodo: la paralisi della firma dei funzionari pubblici intimoriti dalla possibilità di essere perseguiti dalla Corte dei conti per danno erariale.

La soluzione è frutto di accordo fra Governo e la stessa Corte e prevede l'estensione del controllo preventivo della Corte dei Conti, seppur facoltativo e solo in certe fasce di importo. Nel caso la Pa prenda questa via sarebbe esclusa la possibilità di un'azione per danno erariale da parte della Corte.

Il timore è che l'interpello preventivo garantisca uno scudo al funzionario della Pa - e quindi possa ridurre

la fuga dalla decisione - ma senza accorciare i tempi dell'iter decisionale relativo all'opera, sia in sede di approvazione dei contratti che, ancor di più, in fase esecutiva.

Addirittura l'istituto potrebbe prestarsi a un uso strumentale da parte dei funzionari che, per beneficiare dello scudo, ricorrerebbero alla Corte dei Conti a prescindere dalla sussistenza di dubbi o altre difficoltà, con conseguenti effetti anche in termini di deresponsabilizzazione.

È già successo con la sovrabbondante richiesta di pareri all'Anac che pure costituivano uno scudo meno esteso di quello che si va prospettando.

Ma la vera criticità è un'altra: lo scudo sarebbe qui garantito sul singolo atto, mentre, come è noto, è la gestione dell'intera catena decisionale delle opere pubbliche ad aprire varchi a interpretazioni tutt'altro che uniformi. La complessità e l'incertezza normativa si ripropongono in una infinità di passaggi ed è questo che blocca ogni decisione.

Nelle audizioni sono state proposte, in prima battuta da Confindustria e dall'Ance, soluzioni più efficaci. Per esempio, l'esclusione della colpa grave quando l'azione amministrativa si sia conformata a una sentenza, alle linee guida di Anac o ad atti interpretativi, applicativi o comunicativi di un'altra autorità amministrativa. Oppure quando il funzionario pubblico ha operato applicando disposizioni legislative, regolamentari o amministrative caratterizzate da particolare complessità e incertezza.

In altri termini, la soluzione efficace sarebbe «tipizzare» alcune ipotesi di esclusione della colpa grave capaci oggi di incidere sulla gestione delle procedure per la realizzazione delle opere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOVITÀ. Percorso preferenziale anche per le professioniste in attesa

Edilizia privata, basta code per neo-mamme

Assessore Segala: «Un successo»

Le prime ad aver tagliato la fila sono due giovani professioniste passate davanti ai colleghi lo scorso mercoledì. Ed è una buona notizia. Si tratta, infatti, delle prime due neomamme ad aver usufruito della nuova «corsia preferenziale» attivata negli uffici dell'Edilizia privata del Comune, che garantisce la priorità alle libere professioniste in gravidanza o con un bimbo fino a 6 mesi. Un'opportunità presente anche negli uffici dell'Agsm e di Acque Veronesi. A dare avvio all'iniziativa, portata avanti poi dal capogruppo di Verona Domani Marco Zandomeneghi, è stata Vania Rama, geometra, delegata alle pari opportunità dell'Ordine dei Geometri nonché mamma.

«Sono molto contenta che il servizio sia ora a disposizione delle colleghe», ha commentato Rama durante la presentazione dell'iniziativa da parte dell'assessore all'edilizia privata Ilaria Segala. «Gli sportelli tecnici sono molto frequentati dai professionisti, quindi anche da molte donne, ed è giusto che tutti siano nelle condizioni di lavorare al meglio. Ecco il perché di questo servizio a favore delle donne in gravidanza e delle neomamme», è intervenu-

ta Segala, ingegnere e mamma che ha sperimentato in prima persona quanto sia complessa l'attesa negli uffici con lattante al seguito.

L'accesso prioritario può essere richiesto su appuntamento oppure con un biglietto «elimina code». Nel primo caso basta inviare una e-mail all'indirizzo edilizia.privata@comune.verona.it, allegando il modulo di richiesta scaricabile al sito www.comune.verona.it.

Qualora, invece, risulti impossibile fissare un appuntamento, basta chiedere direttamente agli sportelli il biglietto prioritario, presentando la stessa autocertificazione, reperibile anche nel punto accoglienza degli uffici tecnici. Nel caso in cui i numeri previsti per la giornata fossero esauriti, le mamme saranno ugualmente ricevute dal personale disponibile. «Si tratta di un modo per stare vicino alle famiglie e alle donne in gravidanza».

«La mozione, approvata a gennaio, si è già concretizzata», ha commentato Zandomeneghi. Ora, l'augurio dei presidenti degli Ordini dei Geometri, degli Ingegneri e degli Architetti è che altri Comuni adottino un regolamento analogo. • I.N.



Inchiesta sulla Superstrada La procura ha già nominato quattro superconsulenti e difende l'autonomia delle indagini

Pedemontana, attacco al ministro

Da Salvini a Zaia, l'ira della Lega su Costa (M5s): «Blocca tutto e ci tratta da delinquenti»

VENEZIA Il ministro Costa (5S) ha avvocato a sé i meriti dei controlli sulla Pedemontana che hanno propiziato l'inchiesta, la Lega la vive come attacco politico e reagisce. «Assurdo che un ministro e un partito blocchino tutte le infrastrutture» dice Salvini, a ruota Zaia parla di «atteggiamento scandaloso, il ministro ci tratta da delinquenti».

a pagina 5 Centin, Zambon



Furibondo
Luca Zaia, il governatore

Pedemontana, la Lega accusa il ministro «Blocca tutto e ci tratta da delinquenti»

Salvini contro Costa e M5s. Ma il più arrabbiato è Zaia: «Vedono ladri e malaffare ovunque»

VENEZIA «Bastava chiedere». Iniziano così i post dei leghisti veneti spammati per tutto il giorno sui social in risposta alle dichiarazioni del ministro pentastellato all'Ambiente, Sergio Costa, che si è intestato la scintilla da cui sarebbe divampata l'apertura di un fascicolo alla procura di Vicenza sulla compatibilità ambientale dei cantieri della superstrada. Quel «bastava chiedere» riecheggia il «bastava un colpo di telefono e gli avremmo dato tutte le informazioni e la documentazione che gli servivano» scandito ieri da un furibondo Luca Zaia all'indomani della rivendicazione del ministro. Ad aprire ufficialmente il cannoneggiamento del Carroccio sugli «alleati» di governo era stato, di primo mattino, Matteo Salvini in persona che, ai microfoni di Rtl 102.5, sbottava: «Ho Luca Zaia che mi cerca perché sarà giustamente arrabbiato, perché se c'è un'opera che stava andando avanti tranquillamente è la Pedemontana Veneta. Adesso è arrivato il ministro dell'Ambiente Costa che dice 'fermi tutti', 'blocciamo' 'indaghiamo'. A me sta gente che blocca, blocca, blocca...».

E fin superfluo sottolineare

che la «bomba» dell'indagine sulla Pedemontana a pochi giorni da un voto europeo tinge di rosso sangue lo scacchiere politico già sconvolto da innumerevoli fronti governativi aperti. Vista dal Veneto, però, quello che rischia di trasformarsi in un nuovo stop per la superstrada è un problema reale. Concreto. Al netto degli ultimi colpi di mortai per le Europee. Il governatore, da parte sua, tiene la contabilità delle «incompiute», dall'autonomia impastoiata a Roma alla Tav fra Brescia e Padova formalmente libera di proseguire, di fatto ostaggio di un lungo braccio di ferro, questo sì, tutto a 5 Stelle (di ieri la visita pastorale proprio di Costa ai comitati No-Tav veronesi che l'hanno accolto con entusiasmi messianici).

Nelle ore in cui la procura berica fa sapere, seccamente, che gli uomini del Noe, il nucleo operativo ecologico che il ministro Costa avrebbe inviato nei cantieri non si sono mai visti e che i video degli attivisti 5 Stelle, base addotta da Costa proprio per il blitz, non sono oggetto dell'indagine, la campagna mediatica e social fra Lega e 5 Stelle in merito al-

la Pedemontana continua e cresce di volume. Salvini non tenta nemmeno di celare l'utilizzo elettorale della vicenda: «La Pedemontana è una delle opere più importanti d'Italia, attraversa 34 comuni tra Lombardia e Veneto. Io domenica vi chiedo un voto per il sì: sì alla Tav, alla Pedemontana, a porti e aeroporti, a tutte quelle opere di cui il Paese ha bisogno» ha detto ieri a Vercelli il vicepremier. Di tutt'altro tenore, squisitamente tecnico e illuminata dalla rivendicazione di una trasparenza totale, invece, la dichiarazione di Zaia che entra nel merito: «Sulla Pedemontana Veneta l'iter ha coinvolto di volta in volta l'Anac, la Corte dei Conti, l'Avvocatura dello Stato, le Ullss e l'Arpav per le analisi. Adesso arriva 'lui' (il ministro Costa ndr) che dichiara di aver ricevuto un video dal meet-up,



che sarebbe una sorta di rete di sostenitori del suo partito, e immediatamente manda la Procura e i carabinieri per bloccare i lavori. Bastava un colpo di telefono e gli avremmo dato tutte le informazioni e la documentazione che gli servivano». Chi lo conosce lo sa, se c'è un tema che fa saltare i nervi solitamente d'acciaio del presidente della Regione, è la legalità: «Qui facciamo tutto alla luce del sole» tuona Zaia che prosegue: «È scandaloso. E tutto ciò quando avviene? A un giorno dalle elezioni. Se dobbiamo avere a che fare con gente che vede ladri e malaffare dappertutto, vuol dire che questo paese è destinato alla paralisi, all'oblio». Su una cosa Zaia concorda con Costa: «La salute dei cittadini viene prima di tutto. Siamo i primi ad essere stati rigorosissimi. Non siamo dei delinquenti che fanno sparire i rifiuti dietro muri di cemento armato».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Non bastava l'autonomia (sotto sale in attesa di tempi migliori), non bastava la Tav fra Brescia e Padova impastoiata fra i si ufficiali e i no sostanziali e silenti fra i palazzi romani e un imbarazzato braccio operativo che è Rfi, ora il Nordest apre un nuovo, inaspettato, fronte con la parte stellata del governo: la Pedemontana

● Due giorni fa il ministro 5S all'Ambiente, Sergio Costa, rivendicava di aver dato personalmente il «la» all'inchiesta su presunti reati ambientali nei cantieri della Pedemontana

● Matteo Salvini (foto in alto) non ha perso l'occasione e ha tuonato contro gli «alleati» di governo che sanno dire sempre e solo no soprattutto sulle grandi opere, con tanto di appello al voto, domani, alla Lega contro chi «non sa far altro che bloccare»

● Ancor più furente il governatore Luca Zaia (foto in basso): «Non ci stiamo a passare da delinquenti, qui è tutto alla luce del sole»

**Ministro**

Sergio Costa, già generale dei Carabinieri e per 35 anni consulente delle procure per reati ambientali, è ministro all'Ambiente M5s

La Superstrada Ambientalisti scatenati



Pedemontana, stop alle esplosioni risolto il mistero della roggia bianca

VICENZA Dopo le proteste, è stato deciso di sospendere le detonazioni all'interno del cantiere per la costruzione della Pedemontana. Uno stop, però, solo in orario notturno. Intanto risolto il mistero della roggia che si è tinta di bianco: colpa della polvere mescolata all'acqua. **a pagina 6**

Pedemontana, vittoria dei residenti stop alle esplosioni durante la notte

L'annuncio dopo le polemiche. Il mistero della roggia tinta di bianco: è colpa della polvere

Le detonazioni

Deciso lo stop, gli addetti hanno dovuto smaltire l'esplosivo facendolo detonare

VICENZA Residenti che si dichiarano insonni, costretti ad assumere ansiolitici per dormire, finiti di recente al pronto soccorso per problemi al timpano o visitati in psichiatria perché in preda all'ansia. Sarebbe colpa delle esplosioni notturne al cantiere della Superstrada Pedemontana veneta di Malo, località Vallugana, dove si scava la galleria. Scoppi che per ora cesseranno.

La novità è stata resa nota ieri dalla stessa struttura di progetto della Spv: «Il Concessio-

nario ha inteso aderire all'invito del sindaco di sospensione delle esplosioni notturne in attesa di alcuni chiarimenti». Solo ieri mattina l'avvocato Giorgio Destro che tutela i residenti di Vallugana riuniti in comitato aveva inoltrato al primo cittadino di Malo, Paola Lain, una diffida «ad annullare o revocare in autotutela la delibera di giunta» che prevedeva appunto l'accordo col consorzio Sis con una deroga per i rumori notturni. Sindaco che aveva assicurato: «Stiamo lavorando per ovviare al problema».

Ma, «congelati» gli scoppi nelle ore di sonno, ecco che è subentrato il problema del materiale esplosivo presente in cantiere, che «per legge non è possibile detenere oltre il pe-

riodo dichiarato per le lavorazioni». Motivo per cui la notte scorsa, come informa la nota di Spv, «gli addetti al cantiere si sono visti costretti a procurare detonazioni controllate al fine di smaltire l'esplosivo divenuto in eccesso». I residenti, allarmati, avevano parlato di «un incendio» – con le immagini di denuncia diffuse online



da Covepa, il Comitato veneto per la Pedemontana alternativa -, di «alte fiamme che hanno sprigionato un forte odore». Tanto che una cittadina alle 2 ha contatto i vigili del fuoco (non intervenuti) e i carabinieri di Schio hanno effettuato un sopralluogo per verificare i fatti, trovando, stando a quanto riferito, del materiale di risulta che bruciava sotto gli occhi dei lavoratori.

Chiarito in queste ore anche il mistero della roggia che corre a fianco del cantiere di Vallugana di Malo le cui acque giovedì si sono colorate di bianco-grigio, cambiando anche consistenza, col conseguente intervento della polizia locale di Caldogeno e Isola Vicentina e dei tecnici di Arpav che hanno effettuato dei prelievi. A chiamarli, preoccupato, anche il sindaco di Caldogeno, comune che dista una decina di chilometri da Malo. Perché «l'imbrattamento» del corso d'acqua, che ha messo in allarme i residenti, si è registrato per chilometri.

«I prelievi sulle acque rientrano nei normali periodici controlli di routine che l'Agenzia effettua da quando è stato avviato il cantiere» riporta la

nota di Spv che parla di «immotivato allarme». Stando ai primi accertamenti sono escluse sostanze inquinanti: quanto riversato nel torrente sarebbe terra, sabbia e polvere non filtrate derivate dalla costruzione di un pozzo sotterraneo nel cantiere della Spv di Vallugana. Materiale che si doveva lasciar sedimentare, quindi depositare sul fondo. Ora, bisognerà attendere l'esito dei risultati di Arpav ma, se venisse confermata questa ipotesi, bisognerà capire se si sia trattato di un incidente, di una mancanza occasionale o invece di un qualcosa di strutturale. E se così fosse la questione potrebbe essere vagliata anche dalla procura di Vicenza, che ha già aperto un'inchiesta sulla Pedemontana per eventuali reati ambientali. Inchiesta, c'è da dire, che ha portato allo «scontro» Lega e 5 Stelle. E quello del materiale movimentato nei cantieri vicentini è solo uno dei tanti aspetti sotto la lente del pubblico ministero Cristina Carunchio che coordina il lavoro di forestali e finanza e che ha nominato quattro esperti come consulenti.

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Prosegue il cantiere per la costruzione della superstrada Pedemontana Veneta, che collegherà Montebelluna Maggiore, nel Vicentino, a Spresiano, in provincia di Treviso.

● Da tempo un comitato di cittadini protesta per la costruzione dell'opera e per il tracciato scelto. Ma anche per le continue esplosioni che si avvertono dal cantiere e che tolgono il sonno ai residenti. Ora le detonazioni sono state sospese, ma solo in orario notturno.

● La procura di Vicenza, dopo diversi esposti ricevuti, ha avviato una indagine per verificare il rispetto delle normative ambientali da parte dei costruttori.



I problemi e le indagini Dall'alto, i bagliori e le fiamme fotografate la scorsa notte dai residenti. L'acqua biancastra della roggia a Malo; i carabinieri nel cantiere su ordine della procura

CORTINA

Pianificazione urbanistica: l'Amministrazione al lavoro

L'assenza del Pat obbliga oggi chi vuole ampliare e riqualificare a ricorrere ogni volta al Suap. Il sindaco Ghedina: «Allo studio c'è già un master plan»

CORTINA. Una pianificazione urbanistica ed edilizia di Cortina che pensi al futuro. È questo che sta predisponendo l'amministrazione comunale in accordo con Provincia e Regione. A Cortina il Pat (ovvero il piano di assetto del territorio) non c'è.

L'Amministrazione Franceschi investì anni e risorse su un Piano che non fu mai approvato dagli enti preposti.

L'attività urbanistica ed edilizia si richiama dunque al piano regolatore del 2003.

Un Piano che andrebbe rivisto, anche in vista degli eventi futuri come i Mondiali di sci del 2021 e le possibili Olimpiadi del 2026.

«Sono mesi che lavoriamo per colmare la carenza dovuta al non avere il Pat», spiega l'assessore all'Edilizia e all'Urbanistica, Benedetto Gaffarini, «perché in passato sono stati spesi anni e soldi per un Piano che è stato respinto e oggi siamo costretti a procedere con una pianificazione che va avanti a colpi di Suap, ossia tramite lo Sportello unico per le attività produttive».

Il Suap è uno strumento che accelera l'iter di coloro che vogliono riqualificare e ampliare le proprie strutture, ma che prevede che ogni progetto venga gestito a sé, e che sia approvato dai vari Enti e dal consiglio comunale. In sostanza, i privati chiedono una deroga al Piano regolatore e, di volta in volta, il consiglio si esprime. Un sistema che «non è equilibrato», secondo il gruppo di minoranza.

«Siamo favorevoli alle ini-

La minoranza chiede una commissione «che intanto vari regole uguali per tutti»

ziate dei privati», dichiara il capogruppo Giorgio Da Rin, «e da sempre sosteniamo coloro che vogliono investire per riqualificare le strutture del nostro territorio. In vista dei Mondiali abbiamo approvato numerosi progetti, soprattutto di albergatori, che hanno deciso di ampliare i loro hotel; e va fatto sicuramente loro un plauso. Ma non si può non sottolineare che si continuano ad approvare progetti in deroga al Piano regolatore. Dovremmo mettere mano alle norme, dato che non è stato approvato il Pat, affinché ci siano regole uguali per tutti. L'Amministrazione dovrebbe impegnarsi per costituire un'apposita commissione che trovi un modo per avere delle norme urbanistiche ed edilizie che siano uguali per tutti. Anche in vista dei grandi eventi futuri, non si può certo andare avanti solo con deroghe».

Un problema sentito dall'Amministrazione Ghedina che ha ereditato il fatto che Cortina non abbia il Pat.

«Abbiamo avviato da tempo un'attività per colmare questa lacuna», ammette il sindaco, «e stiamo predisponendo un master plan che conterrà lo sviluppo di Cortina per un periodo compreso da qui a tre o sei anni, quindi sia in chiave mondiale e sia speriamo olimpica. Una volta definiti tutti i dettagli con Provincia e Regione non è escluso che si possa attivare un'apposita commissione». -

Alessandra Segafreddo

BY NC ND AL QUNO DIRITTI RISERVATI



Central Park, nuove aree per edificare

Sono previste nel masterplan dell'università di Padova. Il Comune rassicura

VERONA Sarà il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Padova a predisporre il Masterplan dell'area dell'ex scalo merci, ossia della zona vastissima (da Porta Nuova fino a Santa Lucia) su cui dovrebbe sorgere il futuro Central Park. La giunta ha approvato la relativa delibera, in attesa di firmare il testo definitivo dell'intesa con Ferrovie dello Stato, firma prevista sin dai prossimi giorni. Sui contenuti dell'incarico all'Università, peraltro, è subito polemica. a pagina 6 **Aldegheri**

Central Park, ora nel masterplan spuntano nuove aree per costruire

Incarico affidato all'Università di Padova. Bertucco critico, il Comune rassicura

I numeri

Previsti 100mila metri quadri di forestazione e 215mila metri quadri di prati alberati

17

mila metri quadri, l'estensione complessiva di orti urbani prevista nel progetto

La vicenda

Il Dipartimento di Ingegneria civile dell'Università di Padova predisporrà il Masterplan dell'area dell'ex scalo merci di Verona, su cui dovrebbe sorgere il futuro Central Park.

La giunta comunale lunedì ha approvato la relativa delibera, in attesa di firmare il testo definitivo dell'intesa con Ferrovie dello Stato.

VERONA Sarà il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Padova a predisporre il masterplan dell'area dell'ex scalo merci di Verona, ossia della zona vastissima (da Porta Nuova fino a Santa Lucia) su cui dovrebbe sorgere il futuro Central Park.

Lunedì scorso, la giunta comunale ha approvato la relativa delibera, in attesa di firmare il testo definitivo dell'intesa con Ferrovie dello Stato, firma prevista sin dai prossimi giorni. Sui contenuti dell'incarico all'Università, peraltro, è subito polemica.

Michele Bertucco (Sinistra in Comune) sottolinea infatti che nella delibera non si parla di verde pubblico, ma di «nuove volumetrie», di nuova «polarità urbana» e di

«standard da recuperare». Più precisamente, il testo afferma che «le parti, per poter raggiungere l'obiettivo della realizzazione di un nuovo parco urbano sulle aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario, intendono prevedere una valorizzazione immobiliare con l'introduzione di nuove superfici in aggiunta a quelle esistenti mediante creazione di un masterplan, che potrà tenere conto di interventi di valorizzazione di iniziativa privata, che necessitano del reperimento di standard urbanistici che potranno essere reperiti all'interno delle aree non più funzionali all'esercizio ferroviario».

Secondo Bertucco, in que-

sto modo «il sogno, anzi l'illusione, che l'ex scalo merci possa essere adibito interamente a parco è terminata».

Da Palazzo Barbieri si sottolinea con forza che così non sarà, rimandando la spiegazione dei dettagli a dopo la forma dell'intesa con Ferrovie. In gioco, com'è facile capire, il numero e la quantità (ma anche la quali-



tà) degli insediamenti che saranno consentiti sull'area dell'ex scalo.

Fino ad oggi si è parlato ovviamente della nuova stazione ferroviaria (che guarderà a sud quando passerà per Verona la Tav, condizione essenziale per l'intero progetto), di impianti sportivi al coperto, di un centro civico polivalente e di una fermata per autobus (negli edifici industriali dismessi e da riusare).

Nel resto dell'area sono al momento previsti 100mila metri quadri di forestazione, 215mila metri quadri di prati alberati, 17mila metri quadri di orti urbani e di 5 chilometri e mezzo di piste ciclabili più sette chilometri di percorsi pedonali. Al centro del parco è previsto un Museo Ferroviario che dovrebbe utilizzare un fascio dei vecchi binari come «memoria» del passato. In attesa di capire in dettaglio, come sarà il futuro.

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scalo merci L'area in cui si dovrebbe realizzare il Central Park

NON PIACE NEMMENO AI COSTRUTTORI

di **EUGENIO OCCORSIO**

Quale contributo può dare al riscatto di un settore fondamentale ma in pesante crisi come quello delle costruzioni (600mila dipendenti persi pari a un terzo del totale e 120mila imprese fallite negli ultimi 10 anni) un decreto in cui all'ambizione del titolo, "sbloccacantieri", fa riscontro l'assenza di misure in grado di realizzare tale missione? Anzi, il decreto in discussione al Senato aggrava il corto circuito burocratico-finanziario che dai tempi di Tangentopoli (1992) tiene fermi gli investimenti pubblici. «Il testo prevede che per le più importanti opere bloccate si nomini un commissario», spiega Edoardo Bianchi, vicepresidente dell'Ance con la delega per le infrastrutture. «Però non chiarisce esattamente le attribuzioni di questa figura. Se dovesse ripetersi l'esperienza del ponte di Genova c'è il pericolo di un'eccessiva semplificazione delle norme con l'esclusione arbitraria di questa o quell'impresa e una palese violazione delle regole di mercato». Gli scontri nella maggioranza fanno il resto: si litiga sul numero di opere per cui è prevista la figura del commissario, sui suoi compiti, sull'identità di questi plenipotenziari. I 5 Stelle accusano il Carroccio di utilizzare la chiave del commissario per un colpo di mano sulla Tav senza attendere che si arrivi a una posizione comune (cioè mai) e giocando sporco: il viceministro alle Infrastrutture leghista Edoardo Rixi avrebbe presentato un emendamento per accorpare i lavori del Terzo Valico e del Nodo ferroviario di Genova inserendoci zitto zitto la Tav come opera "prioritaria". Proprio sulla Torino-Lione si arrivò alla rottura nella maggioranza quando un confronto di cinque ore il 7 marzo finì con Salvini che proclamava «Si farà» e Di Maio che rispondeva: «No a costo di far cadere il governo». Di lì, l'escalation: via della Setta, flat tax, migranti, sicurezza. Lo sbloccacantieri era stato approvato dal governo "salvo intese" una prima volta il 20 marzo, poi visto il ritardo con cui venivano formulati gli articoli per l'incompatibilità delle posizioni, il Colle ha sollecitato l'approvazione "vera" che è arrivata un mese dopo - il decreto ha il numero 32 del 18 aprile 2019 - ma solo per trasferire lo scontro nelle aule parlamentari. Ora è tutto fermo per le elezioni.

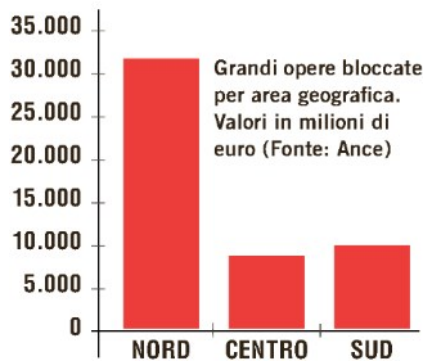
Tav a parte, il decreto fallisce proprio dove è avvertito come necessario, la semplifi-

cazione della macchina burocratica. La "sindrome della firma" colpisce funzionari di ogni ordine e grado: è talmente complicata e contraddittoria la normativa che prendersi la responsabilità di firmare uno dei tanti passaggi espone al rischio di finire sotto indagine per abuso d'ufficio, con tanto di danno erariale contestato dalla Corte dei Conti. «Chissà perché, l'omesso atto d'ufficio è contestato raramente: qui la legge doveva intervenire», insiste Bianchi. Un moloch di cui fanno le spese imprese piccole e grandi: «Potevano almeno prevedere un massimo di tempi per ogni fase, dall'autorizzazione alla realizzazione: destreggiarsi nei meandri delle decine di amministrazioni interessate è un'operazione proibitiva, defaticante e costosissima che non tutti si possono permettere», accusa Simone Camaiani, amministratore delegato di Ottima, un Pmi innovativa da dieci dipendenti e 2 milioni di fatturato che gestisce impianti di illuminazione urbana. «Le nostre sono piccole opere e già ci vogliono tre anni in media per realizzarle, figurarsi le grandi opere». La classifica delle incompiute parla chiaro: il progetto della Tav (un lavoro da 9 miliardi dopo le ultime revisioni) cominciò nel 1991, la Gronda di Genova (5 miliardi) nel 1989, la Asti-Cuneo (2 miliardi) nel 1998, la terza corsia dell'A11 Firenze-Pistoia (500 milioni) nel 1999, la statale 106 Ionica (1,4 miliardi) nel 2002, l'autostrada Cremona-Mantova (1 miliardo) nel 2005, l'alta velocità Brescia-Verona (2,5 miliardi) nel 2003. Ci sono casi storici: è tuttora esecutivo ma sospeso il progetto dell'Autostrada "due mari" Grosseto-Fano, finanziato con 380 milioni e concepito nel 1956. Nel complesso, le 53 opere che valgono 100 o più milioni oggi bloccate valgono 51 miliardi, e 550 opere medio-piccole altri 2,3 miliardi. L'Ance calcola che avviarle può creare 870mila posti di lavoro e 187 miliardi di ricadute per l'economia. «Le possibilità di sbloccare davvero i cantieri sono quasi nulle eppure lo sbloccacantieri ha la pretesa di sostituire tutta la pletera di norme precedenti», riflette Giorgio Lupoi, amministratore dello studio di architettura e ingegneria Speri e consigliere Oice. «Il decreto complica ancor più le cose quando non incoraggia più i consorzi fra piccoli Comuni, che sono essenziali per le infrastrutture perché una piccola amministrazione spesso non ha, non per

sua colpa, risorse finanziarie né capacità progettuale. Bisogna concentrare le risorse pubbliche nelle attività più importanti: programmazione, project management, controllo, anziché sulla progettazione che ha complessità e competenze difficili da formare. Non a caso nei precedenti codici era stata "esternalizzata"».

L'impasse sulle infrastrutture va al di là della cronaca giudiziaria: se magicamente svanissero tutte le corrotte, le dinamiche economiche sono tali che il settore resterebbe bloccato. Hanno superato i 150 miliardi, otto punti di Pil in grado potenzialmente di rilanciare alla grande l'economia, i fondi fra europei e nazionali stanziati negli ultimi 15 anni e utilizzati - calcola l'Ance - per non più del 4%. In tutti questi anni le leggi si sono stratificate senza sosta fino a creare una giungla inestricabile. «Tutto cominciò con la legge Merloni del febbraio 1994, una normativa d'emergenza che comportò un primo irrigidimento del sistema», commenta Paolo Mazzoli, avvocato presso lo studio LexJus Sinacta nonché docente di diritto dei contratti pubblici. «Sono seguiti interventi a cascata privi di un disegno organico, tutti basati su vincoli e controlli». Al primo codice degli appalti (decreto legislativo 163 del 2006) hanno fatto seguito ben 15 provvedimenti correttivi negli anni successivi compreso uno per sanare la procedura d'infrazione Ue, dopodiché è arrivato il vero e proprio regolamento attuativo (Dpr 201 del 2010). Ma poco dopo tre direttive europee nel 2014 hanno reso necessario un nuovo codice degli appalti, approvato (decreto 50) il 18 aprile 2016, ultimo giorno utile per recepire le disposizioni Ue. Ma poi un ennesimo decreto (56 del 2017) ha corretto il nuovo codice. Intanto, come in un incubo continuava la pioggia di provvedimenti ministeriali d'interpretazione, e poi le linee-guida dei ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, quelle sui partenariati pubblico-privati del Mef, le delibere Anac, i pareri del Consiglio di Stato. Infine è planato su quest'oceano burrascoso lo sbloccacantieri. Sul quale si gioca non solo la partita della crescita ma anche della tenuta del governo. Dal 2010 ad oggi, a causa di questa che è l'unica crisi mai passata, l'Italia ha perso il 29% degli investimenti pubblici mentre nell'eurozona la perdita è stata solo del 4,8%. Una forbice che si allarga a nostro sfavore anno dopo anno. ■

GRANDI OPERE FERME AL NORD



Venezia
“Palazzo Banksy”
con il graffito ora
vale il quadruplo

Palazzo Banksy - proprio così, con il nome del re degli artisti di strada che ha vergato il graffito alla base del muro - è in vendita. E grazie a quell'opera ora vale il quadruplo: 4 milioni.

Fullin a pagina 10

Palazzo Banksy, il graffito quadruplica il suo valore

►L'edificio, disabitato da decenni, ha otto camere e sei bagni: 400 metri quadrati ►È polemica, il blitz del pittore ha spinto l'agenzia a metterlo in vendita: 4,5 milioni

L'OPERA A PELO D'ACQUA "RIVENDICATA" SU INSTAGRAM. CRITICHE PER LA SPECULAZIONE: «È COME USARE GHANDI PER VENDERE ARMI»

IL CASO

VENEZIA Dopo la performance artistica, con le presunte apparizioni di Banksy a Venezia, ora è il momento degli affari. L'edificio veneziano su cui è stato applicato il graffito riferibile all'esponente più in vista della street-art, è stato posto in vendita a quattro milioni e mezzo sul portale della Engel & Völkers. Il palazzetto, di proprietà di noti avvocati veneziani, si trova in campo San Pantalon con affaccio sul rio Novo (fino al 1990 attraversato dai vaporetto) ed è chiuso da decenni. «Banksy è uno dei più grandi artisti dei nostri tempi e siamo molto lusingati che abbia scelto un immobile commercializzato da Engel & Völkers», afferma Giacomo Argenio, Office Manager di Engel & Völkers a Venezia. Molti agenti immobiliari hanno gridato allo scandalo quando hanno visto che era in vendita "The Banksy estate", la dimora di Banksy, che a loro parere varrebbe molto meno, un milione, due a farla grande,

con tutti i lavori che ci sarebbero da fare. Anche se è un edificio intero con 8 camere e 6 bagni per 400 metri quadrati commerciali complessivi. La stessa agenzia, comunque, vende per molto meno piani di palazzo in buone condizioni, con vista e con il soffitto decorato da stucchi e affreschi.

«Una follia - commenta Luca Segalin, segretario generale di Confedilizia Venezia e titolare di un'agenzia la Broker House, che tratta immobili di pregio - Se il mercato ha bisogno di sfruttare queste forme di pubblicità vuol dire che non c'è più dignità». Per la cronaca, poche ore dopo, il prezzo dagli annunci on line è stato rimosso ed è diventato "su richiesta". Questo è avvenuto in concomitanza con la rivendicazione via Instagram da parte di Banksy della titolarità dell'opera che rappresenta un bambino con giubbotto salvagente che brandisce un razzo di segnalazione, utilizzati in caso di naufragio. Allusione alle peripezie dei migranti.

LA RIVENDICAZIONE

Sarà una fatalità, ma l'artista ha rivendicato dal suo profilo Instagram l'opera (realizzata a pelo d'acqua con vernice spray e stencil sull'intonaco) un quarto d'ora dopo il tweet di denuncia da parte di un'associazione veneziana contro lo spopolamento, che aveva ri-

prodotto l'annuncio immobiliare commentando: «È semplice ironia o un rozzo tentativo di trarre profitto dalla situazione? Sarebbe come se si usasse l'immagine di Gandhi per vendere armi da fuoco».

IL MISTERO

A Venezia, intanto, anche chi non è pratico di d'arte contemporanea si interroga su chi possa essere il misterioso Banksy, che ha fatto un'apparizione a Venezia con un video in cui attraverso la presentazione di un dipinto formato da 9 quadri si denuncia l'invadenza delle grandi navi da crociera rispetto alla fragilità di Venezia, il riprodotta di maniera sotto forma di capriccio settecentesco. Un artista che non si è mai fatto vedere e che finora ha fatto del mistero della sua identità un veicolo promozionale enorme. Nel mondo della street art la maggioranza scommette sul fatto che Banksy sia la firma di un colletti-



vo di artisti che agiscono in incognito un po' ovunque.

I VOLTI

Qualcosa, però, siamo in grado di mostrare grazie alle immagini scattate per curiosità dalla veneziana Ciprea Cannavò in via Garibaldi, nel sestiere di Castello, a due passi dai padiglioni della Biennale. La strada, per intenderci, che è stata più volte scenario per le foto denuncia contro le grandi navi.

«Durante il vernissage della Biennale - racconta Ciprea - mi aveva incuriosito un signore che montava quei quadri su un cavalletto. Ho fotografato, mi sembrava una bella idea, poi quello che sistemava i quadri se n'è andato. Era rimasto un uomo anziano con impermeabile e cappello, ve-

nezziano, che diceva di essere un attore. Alcune di quelle foto le avevo condivise su Facebook e qualche giorno fa mi sono il pieno di commenti».

LE TESTIMONIANZE

I pittori di piazza a Venezia avevano visto bene il montaggio e smontaggio dei quadri a pochi passi da palazzo Ducale.

«Uno era sicuramente veneziano, fa la comparsa in molte occasioni - hanno detto Gianni e Ivo, due di loro - gli altri due erano stranieri, parlavano francese ma potevano essere anche inglesi. Abbiamo solo chiesto se avessero il permesso e loro avevano detto sì». Di sicuro si sa che l'attore della performance, quello con giornale e cappello, è Ivo Papadia, contattato da un'agenzia che

gli ha detto di presentarsi a San Marco a una certa ora. Lui, a sua insaputa, è andato all'appuntamento e, al controllo dei vigili si è chiamato fuori. Ex insegnante sull'ottantina, prima comunista poi leghista, Papadia è un personaggio molto conosciuto in laguna: «Io in quel video? Me lo hanno chiesto in molti ma sono costretto a negare. È vero che in passato ho fatto diverse comparsate, ma non ero io. Lo avrei fatto volentieri - dice - magari avrei guadagnato un po' di punti...». Ma è una smentita che sa di riservatezza imposta dal committente che proprio del mistero fa la sua arma.

Michele Fullin

(ha collaborato Claudia Meschini)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La messa in scena

Il misterioso artista è lui o non è lui?

► È lui o non è lui? Questa foto in cui viene ritratto un uomo sulla quarantina (ma forse è più giovane) intento a montare l'opera sul cavalletto è al momento l'unica esistente riguardo il misterioso Banksy, del quale si dice che è "nato a Bristol nel 1974". L'età ci

potrebbe stare, ma questo personaggio non è stato identificato dalla polizia locale e potrebbe essere chiunque. Certamente non un estraneo e, se si conferma l'ipotesi che Banksy sia la firma di un collettivo di artisti, costui che era il coordinatore del "commando" veneziano, quasi certamente è della partita. In ogni caso, grazie ai social e agli smartphone, prima o dopo il mistero è destinato a cadere.

ENGEL & VÖLKERS

VENDERE PROPRIETÀ VENDITA AFFITTO CARRIERA



THE BANKSY ESTATE!

PALAZZO BANKSY L'annuncio della vendita dell'edificio "decorato" dall'affresco dell'artista dei graffiti



LA PERFORMANCE
Un giovane barbuto e con gli occhiali neri attacca i dipinti prima di essere allontanato dai vigili. È lui Banksy? Sotto, l'attore reclutato per completare la messa in scena, riconosciuto come il veneziano Ivo Papadia

Ambiente e grandi opere

Lega-Costa, scontro sulla Pedemontana

►L'inchiesta di Vicenza, Zaia accusa il ministro per l'invio dei carabinieri: «Voleva informazioni? Bastava telefonare» ►Il governatore veneto: «Ci ha trattato come delinquenti» E Salvini lo appoggia: «Luca è giustamente arrabbiato»

Pedemontana Zaia contro Costa: «Non ci tratti da delinquenti»

**IL GOVERNATORE:
«È SCANDALOSO
GESTIRE I RAPPORTI
TRA ISTITUZIONI
ATTRAVERSO
LE PROCURE»**

«Il ministro Costa ci tratta da delinquenti», sbotta il governatore del Veneto Luca Zaia. Che lancia la sfida all'ex militare ingaggiato dal Movimento 5 stelle: «Vada al ministero cinque minuti e firmi il decreto con il quale impone Pfas zero sulle acque di tutta Italia, come ha fatto il Veneto che, per garantire acqua pulita ai suoi cittadini, si è preso 43 ricorsi».

Oggetto dello scontro tra ministero dell'Ambiente e Regione Veneto è la Pedemontana, la superstrada a pagamento in fase di realizzazione tra Treviso e Vicenza oggetto di un video targato M5s che Costa ha condiviso al punto non solo da rilanciarlo sul proprio profilo Facebook, ma anche mandando i carabinieri sul posto. Risultato: un'inchiesta della magistratura, la possibilità che i lavori ritardino. E uno scontro senza precedenti tra organi dello Stato. È per questo che Zaia è inferocito: «Bastava un colpo di telefono e gli avremmo dato tutte le informazioni e la documentazione che gli servivano». Anche perché alcuni dei lavori contestati dai grillini locali, come quelli nella galleria di Malo, sono stati autorizzati dallo stesso ministero dell'Ambiente. Quanto alle accuse di inquinamento,

ci sono già i risultati delle analisi: nessuna criticità. E allora, è l'obiezione della Regione, perché il ministro ha voluto lanciare un siluro? Tra l'altro a poche ore dalle elezioni? Il vicepremier leghista Matteo Salvini non è da meno: «A me sta gente che blocca, blocca... Spero che da lunedì in poi e in noi diventino sì».

Tutto nasce da una denuncia di Sonia Perenzoni, consigliera comunale del M5s a Montecchio Maggiore, uno dei Comuni in provincia di Vicenza interessati dal tracciato della Pedemontana. Un anno fa l'esponente pentastellata aveva segnalato l'esistenza di una discarica sotto il cantiere, adesso è tornata alla carica dicendo che la discarica è stata «murata», ma il percolato continua a scendere e a contaminare la falda. L'esponente pentastellata lancia così un video, in cui mette a confronto il cantiere nel marzo del 2018 e lo stesso cantiere nel marzo 2019. Titolo: «Hanno murato una discarica».

Visto il video, il ministro dell'Ambiente Sergio Costa lo condivide sul proprio profilo Facebook e sbotta: «Ora basta. Gli altri hanno sporcato e tocca a noi pulire. Ecco la situazione nella Pedemontana: è qualcosa di insostenibile. Questa mattina ho attivato i carabinieri del nucleo operativo ecologico. Nei prossimi giorni ci saranno aggiornamenti». È il 14 maggio. Una settimana dopo, il 21, il procuratore di Vicenza apre un'inchiesta. L'indomani Finanza e Forestali sequestrano un pacco di carte alla società della Pedemontana. La struttura di progetto della Pedemontana e la socie-

tà concessionario divulgano una nota in cui spiegano che la discarica non l'ha creata la Pedemontana, ma c'era già, semmai con il cantiere l'area viene bonificata. E precisa che le analisi, già effettuate, non hanno riscontrato criticità.

Tant'è, in un'intervista al Corriere del Veneto il ministro Costa rivendica di essere l'autore del blitz e di non scomporsi se questo dovesse comportare ritardi nel cronoprogramma: «Potrebbe esserci qualche ritardo, sì, ma in ordine alla tutela della salute dei cittadini credo sia giusto si faccia chiarezza». Il punto è che, in Regione Veneto, ci sono già le analisi fatte. Bastava chiederle, anziché inviare i carabinieri. È questo che contesta Zaia.

LO SFOGO

Mentre gli uffici di Palazzo Balbi postano sul profilo Facebook di Costa i risultati delle analisi e la nota in cui si precisa che i contestati lavori nella galleria di Malo sono stati autorizzati da tre ministeri, compreso quello dell'Ambiente, il governatore Zaia è a Carbonera, in provincia di Treviso, in uno dei tanti impegni elettorali. Immortalato in un video, Zaia ricorda che l'iter del-



la Pedemontana «ha coinvolto di volta in volta l'Anac, la Corte dei Conti, l'Avvocatura dello Stato, le Ulss e l'Arpav per le analisi». E sbotta: «Di fronte a tutte queste analisi, il ministro dichiara che un meet-up, cioè un gruppo di sostenitori grillini, gli ha mandato un video. E lui cosa fa? Manda la Procura e i carabinieri per bloccare i lavori. Bastava un colpo di telefono e gli avremmo dato tutte le informazioni e la documentazione che gli servivano».

Il presidente della Regione è visibilmente irritato: «Qui facciamo tutto alla luce del sole. È scandaloso che i rapporti tra istituzioni li si voglia gestire attraverso le Procure, quando si può chiedere e avere in un minuto tutta la documentazione. E tutto ciò quando avviene? A un giorno dalle elezioni. Se dobbiamo avere a che fare con gente che vede ladri e malaffare dappertut-

to, vuol dire che questo paese è destinato alla paralisi, all'oblio». E snocciola i numeri della Pedemontana: «Stiamo parlando di un'opera che vede al lavoro 1.900 addetti, per 2 miliardi 258 milioni di investimento; che collegherà Treviso a Bassano in 20 minuti, Treviso a Montebelluna in 10, Treviso e Vicenza in 40-45, servendo distretti produttivi tra i più importanti d'Italia; che è voluta dalla stragrande maggioranza dei cittadini. Non c'è un Comune che abbia votato contro e il ministro ci manda la Procura e i carabinieri, trattandoci da delinquenti. Non esiste. Non siamo dei delinquenti che fanno sparire i rifiuti dietro muri di cemento armato».

LA SFIDA

È così che scatta la sfida: «Se il ministro Costa vuol fare il paladino dei cittadini - dice Zaia - accetti anche di andare di corsa al ministero a firmare il decreto

per zero Pfas in tutta Italia, come ha già fatto la Regione Veneto per la sua gente che, grazie ai limiti che abbiamo fissato noi, da tempo beve acqua assolutamente pulita».

A dare man forte al governatore del Veneto è ovviamente il vicepremier leghista Salvini: «Ho Luca Zaia che mi cerca perché sarà giustamente arrabbiato: se c'è un'opera che stava andando avanti tranquillamente è la Pedemontana Veneta. Adesso è arrivato il ministro dell'Ambiente Costa che dice "fermi tutti", "blocchiamo" "indaghiamo". A me sta gente che blocca, blocca, blocca...». Ed è così che lo scontro istituzionale diventa materia di campagna elettorale: «Io domenica vi chiedo un voto per il sì: sì alla Tav, alla Pedemontana, a porti e aeroporti, a tutte quelle opere di cui il Paese ha bisogno».

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NEL MIRINO
 Il ministro dell'Ambiente Sergio Costa sotto attacco per il modo in cui ha gestito il caso Pedemontana con l'intervento dei carabinieri in un cantiere a Vicenza



PRESIDENTE Luca Zaia

**Veneto Strade
Sotto controllo
tutti i 550 ponti:
ecco i sensori**

Dal controllo a campione al monitoraggio continuativo, tramite dei sensori speciali capaci di "leggere" in tempo reale lo stato di salute dell'opera. Veneto Strade ha messo sotto controllo 550 ponti.

Sperandio a pagina 13

Tutti i ponti sotto controllo

►Veneto Strade, sensori per monitorare 550 opere: progetto da 7,5 milioni di euro ►Ha superato la fase di sperimentazione il piano avviato dopo il crollo di Genova

TRE ANNI PER METTERE IN SICUREZZA L'INTERA REGIONE: POSSIBILE LA VERIFICA ISTANTANEA DELLO STATO DI SALUTE DELLE STRUTTURE

INFRASTRUTTURE

VENEZIA Dal controllo a campione al monitoraggio continuativo, tramite dei sensori speciali capaci di "leggere" in tempo reale lo stato di salute dell'opera. Veneto Strade cambia marcia sulle verifiche dei ponti di sua competenza, 550 in tutto il Veneto, mantenendo la promessa fatta meno di un anno fa dopo la tragedia del ponte Morandi a Genova. L'ulteriore garanzia sulla sicurezza delle infrastrutture arriverà dall'impiego di un sistema innovativo ideato dalla Diecipoin+s, ditta di Treviso specializzata nello sviluppo di software, chiamato "Internet of Things", che in questi giorni è stato testato sul ponte del torrente Rudavoi, tra passo Tre Croci a Cortina e il bivio tra Misurina e Auronzo, con esito ottimale. Ragione per cui la società diretta da Silvano Vernizzi ha già in programma di partire nei prossimi mesi con l'installazione progressiva dei sensori su tutti i ponti, con l'obiettivo di completarla nel giro di un paio d'anni, massimo tre, per un investimento complessivo di 7 milioni e mezzo di euro. I primi ad essere interessati saranno i 20 classificati come più critici ancora lo scorso anno quando, a seguito del crollo del Morandi, la Regione trasferì a Veneto Strade 15 milioni di euro per le verifiche, gli

interventi e le manutenzioni straordinarie. Tra questi ci sono il ponte sull'Adige a Legnago, su cui sono stati messi 5 milioni e 110mila euro, quello di Sovramonte, 3 milioni e 340mila, i quattro di San Tommaso Agordino, 2 milioni e 550mila, i due di Alleghe, oltre un milione, quello di Santo Stefano di Cadore, 770mila, e via via tutti gli altri.

IL DISPOSITIVO

Come funziona il monitoraggio con i sensori alimentati a batteria (durata di 3-4 anni) e capaci di comunicare in continuazione con i dispositivi mobili? «Se oggi – spiega il direttore generale Vernizzi – a fronte di segnalazioni di dubbi o problemi si effettua una prova di carico e si vede come il ponte si comporta, con i sensori si terrà sotto controllo l'opera in ogni momento da remoto. Ci saranno tre letture ogni 5 minuti di ciò che avviene in base ai mezzi che vi transitano sopra e ogni quarto d'ora i dati saranno trasmessi al nostro cervellone per l'interpretazione, possibile per i nostri tecnici non solo in sede ma anche da fuori con i computer, i tablet e gli smartphone».

LA PROVA

La prova regina è stata effettuata lunedì scorso sul ponte Rudavoi, costruito nel 2012 con due campate laterali da 40 metri ciascuna e quella centrale da 100 metri: vi sono stati parcheggiati, in serie, quattro-sei-otto camion, fino a un peso massimo di 386,68 tonnellate e gli ingegneri hanno constatato che una volta scaricato il ponte è tornato esattamente in posizione regolare – in gergo tecnico si chiama "ritor-

no elastico" – a conferma della massima flessibilità della trave. «I 15 sensori installati – sottolinea Vernizzi – hanno registrato deformazioni in linea con quelle attese dai modelli teorici di previsioni, sulla base del collaudo effettuato sette anni fa. Gli inclinometri hanno registrato una rotazione pari a 0,02 gradi, i distanziometri un cedimento di 4,27 centimetri in mezzeria, dentro la cosiddetta fascia teorica di 5,2 centimetri, a conferma della piena attendibilità del modello che ora estenderemo a tutte le nostre infrastrutture».

Decisivo è il ritorno al livello pre-carico: se il ponte è "sano", riprende la stessa posizione; se è "malato" denota l'accumulo di cedimenti su cui vanno fatte verifiche con tre soglie d'allarme: gialla se il ponte sta sotto di 1,5 centimetri per cui vengono disposte altre verifiche tecniche; arancione se di 3 centimetri per cui è necessaria la chiusura di una corsia e il senso di marcia alternato; rossa se il gap è di 5 centimetri o più, per cui s'impone la chiusura urgente per determinare il tipo di criticità e le misure conseguenti. Questione di tempo, dunque: entro il 2022 Veneto Strade potrà vedere in diretta e in qualsiasi momento lo stato di salute dei suoi ponti, nessuno escluso.

Alvise Sperandio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CORTINA
Il ponte sul torrente Rudavoi dove è stato testato il nuovo sistema di controllo attraverso sensori che sarà installato in tutta la Regione: su 550 opere. Nella foto sotto, il direttore generale di Veneto Strade, Silvano Vernizzi



Pedemontana, stop alle esplosioni notturne a Malo

ACCOLTA LA RICHIESTA DEL SINDACO PER QUESTO FINE SETTIMANA. FATTO DETONARE IL MATERIALE ORDINATO GRANDI OPERE

VENEZIA Pedemontana Veneta, una prima conseguenza dell'inchiesta della magistratura di Vicenza aperta dopo la segnalazione del ministro dell'Ambiente Sergio Costa, c'è: i lavori notturni nella galleria di Malo sono stati sospesi. A chiedere il momentaneo stop, da venerdì a questa notte, è stato il sindaco di Malo. Ma questo ha comportato la necessità di far detonare tutti gli esplosivi che, non potendo essere utilizzati, non potevano neanche essere conservati. Morale: nella notte tra venerdì e sabato, visti i fuochi e le fiamme, in paese si è pensato a un incendio. In realtà, era fuoco "programmato".

LE FIAMME

A segnalare le fiamme è stato il Covepa, il Coordinamento in prima linea contro la Pedemontana: «Dio non voglia che insieme alle materie sintetiche, non abbiano dovuto distruggere l'esplosivo per le volate che ieri, stanotte e oggi non si stanno svolgendo. In cantiere non è prevista la sua custodia per ragioni di sicurezza, data la vicinanza con le abitazioni. È una ulteriore dimostrazione dell'incuria e del pressapochismo, di cui siamo testimoni. Non vorrei che qualcuno dentro al cantiere voglia alzare i toni contro di noi come hanno già tentato di fare ad Altivole con uno dei nostri con una finta bomba».

La Struttura di progetto della Pedemontana, attraverso una nota diffusa dall'ufficio stampa della giunta regionale del Vene-

to, ha rassicurato i cittadini: «Per quanto riguarda l'apparizione di fuoco nelle aree delle lavorazioni, il concessionario ha inteso aderire all'invito del sindaco di sospensione delle esplosioni notturne per lo scavo della galleria in attesa di alcuni chiarimenti. Si è pertanto trovato con un quantitativo di esplosivo eccedente già consegnato dalla ditta fornitrice in cantiere, che avrebbe dovuto essere utilizzato per le volate notturne. Poiché per legge non è possibile detenere materiale esplosivo oltre il periodo dichiarato per le lavorazioni, gli addetti al cantiere si sono visti costretti a procurare detonazioni controllate al fine di smaltire tale esplosivo divenuto in eccesso». In pratica, è stato il sindaco Di Malo - visto l'intervento del ministro Costa che, ricevuto il video di una consigliera comunale del M5s, ha attivato forze dell'ordine e magistratura - a chiedere la sospensione delle esplosioni notturne in galleria. Durante il giorno, invece, i lavori procedono regolarmente.

LE ANALISI

Per quanto riguarda i controlli dell'Arpav, la Struttura di progetto della Pedemontana spiega che la presenza dei tecnici dovrebbe rassicurare e non allarmare i cittadini: «I prelievi sulle acque effettuati nella giornata di ieri (venerdì, ndr) rientrano nei normali periodici controlli di routine che l'Agenzia effettua da quando è stato avviato il cantiere. Tale azione è finalizzata proprio a monitorare gli effetti sull'ambiente e sulla salute degli umani, non solamente sulla base delle analisi del concessionario, ma direttamente con prelievi effettuati da parte dell'agenzia regionale preposta per legge alla prevenzione e protezione ambientale». (al.va.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PAURA Fiamme a Malo, la foto diffusa ieri dal Covepa



Si recuperano le vecchie scuole

►A Giacciano
via all' intervento
da 28 mila euro

GIACCIANO C. BARUCHELLA

Il bilancio comunale 2018 si chiude con un avanzo di 307mila euro, di cui 188mila spendibili. 130 mila euro saranno utilizzati per procedere all'appalto dei lavori di restauro delle ex scuole di Giacciano, per il quale serviranno 280mila euro. I lavori dovranno essere fatti entro l'anno per non perdere il finanziamento regionale a fondo perduto di 150mila euro, ottenuto tramite il Gruppo di Azione Locale. Per coprire gli altri 75 mila euro necessari per completare l'opera, saranno utilizzati gli introiti provenienti dalla vendita del terreno su cui insistono i ripetitori della telefonia mobile vicino al cimitero di Baruchella.

IL DEGRADO

L'edificio è in grave stato di degrado e il comune dovrebbe comunque spendere almeno 150 mila euro per la sua messa in sicurezza, come richiesto dal consorzio di bonifica e dalla provincia, dato che il fabbricato si affaccia sulla strada provinciale che porta a Trecenta e si è già verificata in passato la caduta di calcinacci pericolosi per i passanti. Dentro alle ex scuole sarà creato un ufficio turistico e un museo dell'arte contadina. L'intervento di recupero di questo edificio, risalente all'inizio del '900, inoltre, si affianca al progetto di sviluppo sul turismo che l'amministrazione sta portando avanti al fine di accogliere i turisti, in particolare quelli che arrivano dalla navigazione fluviale e si fermano a Zelo.

Erika Tosi



GIACCIANO II Municipio



Adria Sicurezza, iniziate le verifiche sui ponti

Il Comune di Adria è finalmente pronto a far scattare le verifiche statiche su tutti i ponti ed i manufatti. La ditta Elletipi di Ferrara, a circa 4 mesi di distanza dall'aggiudicazione dei lavori, è stata incaricata di eseguire delle indagini propedeutiche all'eventuale esecuzione di successivi interventi di messa in sicurezza. L'importo di questa indagine è di 19mila euro.

Fraccon a pagina VI

Sicurezza, i tecnici iniziano le verifiche statiche sui ponti

► Pronti al via i lavori per la strada in località Campelli

ADRIA

Il Comune è finalmente pronto a far scattare le verifiche statiche su tutti i ponti ed i manufatti di Adria. La ditta Elletipi di Ferrara, a circa 4 mesi di distanza dall'aggiudicazione dei lavori, è stata incaricata dalla pubblica amministrazione di eseguire delle indagini propedeutiche all'eventuale esecuzione di successivi interventi di messa in sicurezza al fine di garantire la pubblica incolumità. L'efficacia dell'aggiudicazione era in stand-by in attesa del completamento della verifica sul possesso dei requisiti di partecipazione in capo al concorrente. L'importo complessivo di questa analisi verrà ad incidere sulle casse comunali per circa 19mila euro. Non è la prima volta che la Elletipi lavora ad Adria. Nel 2008 aveva effettuato delle prove di carico sul nuovo ponte Bettola.

L'OPERAZIONE

L'operazione messa in sicurezza dei ponti era partita era invece partita ancora nell'agosto scorso dopo la tragedia del crollo del ponte Morandi di Genova.

«Per quel che concerne la sicurezza dei ponti di gestione comunale l'amministrazione ha intenzione di pianificare una serie di operazioni di analisi strutturale - aveva annunciato l'assessore ai lavori pubblici Marco Terrentin - per comprendere dettagliatamente lo stato di ogni manufatto, partendo da quelli di importanza strategica. A fronte di tale operazione, che verrà effettuata da professionisti specializzati, si capirà se, dove, e come sarà necessario effettuare interventi di riparazione o di manutenzione straordinaria. In alcuni casi, vista la tipologia di traffico, potranno essere imposti limiti di peso ai mezzi in relazione alle caratteristiche della struttura attraversata».

LA BRETELLA

Sempre in tema di ponti il Comune di Adria, in accordo con i tecnici di Veneto Strade, concessionario della Strada Regionale 516, ha consegnato i lavori

all'impresa Lazzarin Fabrizio di Rosolina per la realizzazione del nuovo collegamento stradale tra località Campelli e la strada Piovese. L'opera pubblica, che costerà oltre 70mila euro, permetterà agli abitanti del borgo rurale di accedere alla strada che collega Adria con Cavarzere, senza dover transitare sul ponte Passetto che attraversa lo scolo Bresega. Sul ponte, in avanzato stato di vetustà, oggi la circolazione è limitata ai soli residenti ed è in vigore un senso unico alternato, Via Campelli rappresenta l'unico collegamento tra la Piovese e le abitazioni situate al confine tra la provincia di Rovigo e la provincia di Venezia, in prossimità di località Passetto. «Prevediamo di terminare i lavori della nuova rampa a fine giugno - spiega Terrentin - momento in cui sarà prevista l'apertura al traffico veicolare. La rampa verrà poi asfaltata a settembre dopo che il sottofondo si sarà stabilizzato».

G. Fra.





ADRIA Il pessimo stato del ponte sullo scolo Bresega

La bretella col "cappio" due binari e commissario

► La soluzione del ministro Toninelli per portare il treno all'aeroporto Marco Polo bocciata da Comune e Save

PER IL MIT SI FARÀ PER ONISTO (FI) «NOTA IN POLITICHESE, NON SI CAPISCE NIENTE. DA DUE ANNI CHIEDIAMO RISPOSTE CERTE»

INFRASTRUTTURE

MESTRE All'aeroporto Marco Polo si farà sia la stazione di testa a doppio binario, sia il "cappio" per collegarlo con la stazione ferroviaria di Mestre. Ecco la soluzione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) diffusa ieri dopo che il parlamentare veneziano del Pd, Nicola Pellicani, aveva chiesto in un'interrogazione al ministro Danilo Toninelli di fare chiarezza sulla situazione.

Confermando che la bretella si farà con i 425 milioni a disposizione e negando che il progetto sia in fase di revisione o sottoposto ad analisi costi-benefici, il Mit annuncia addirittura un commissario per realizzarla, ma dal resto della nota si apprende che in realtà il progetto è diverso da quello presentato nella primavera dell'anno scorso: «Rfi ha solo individuato la possibilità di suddividere il progetto in due fasi funzionali, la prima delle quali prevede una linea a doppio binario e la predisposizione per la futura chiusura a cappio, che verrà realizzato nella seconda

fase». Il "cappio" è un circuito che permette ai treni di viaggiare sempre nella stessa direzione

invece di doversi fermare al Marco Polo e poi essere costretti a tornare indietro per riprendere la linea Venezia-Trieste.

Il progetto originario prevede il "cappio", e invece il Mit ora dice che si farà ma in due fasi, «per venire incontro a osservazioni che sono arrivate dal Parlamento durante l'esame del Contratto di programma 2017-2021, e anche in ragione di alcuni costi supplementari (circa 67 milioni di euro) risultanti da approfondimenti progettuali».

NO ALLE DUE FASI

Save, la società di gestione dell'aeroporto, si limita a prendere «atto con favore della conferma dell'intero progetto» ma, allo stesso tempo, rigetta la nuova ipotesi delle due fasi: «Si reputa che la bretella ferroviaria non possa che essere realizzata in un'unica soluzione così come fino ad oggi strutturata, sia per motivi di funzionalità, che di costi». Costi, appunto che, mentre dalla nota del Mit sembra si dica che saranno inferiori (almeno di 67 milioni), se si sommano due modalità vien da immaginare invece che aumentino, come pensa la stessa Save.

La delegata del sindaco Luigi Brugnaro per i rapporti con l'aeroporto, la consigliera comuna-

le di FI Deborah Onisto, è molto meno diplomatica: «È un comunicato scritto in politichese da un Ministero retto da una forza politica che si fa baluardo della trasparenza e della chiarezza, e del resto l'atteggiamento su Mose e grandi navi fa scuola purtroppo. Non si capisce niente, salvo che non solo il 2025 come data di inaugurazione ma pure la stessa bretella è a rischio. Da ben due anni, il sindaco Brugnaro in primis, stiamo sollecitando Rfi, Italferr e Ministero per ottenere un incontro e spiegazioni al fine di rassicurare i cittadini ma invano, l'unica risposta che abbiamo ottenuto più volte è che non c'è nulla di definitivo». Come dice sovente Enrico Marchi, presidente di Save, «in Italia non c'è nulla di più definitivo del provvisorio».

Per Pellicani l'annuncio è una mossa elettorale fatta da un Movimento 5 Stelle «in grande difficoltà. Caro Ministro non si prendono in giro i veneziani a poche ore dal voto. Toninelli, che non si è mai occupato concretamente di Grandi Navi, Mose, Porto Marghera e aeroporto, improvvisamente annuncia per la bretella ferroviaria una soluzione pasticciata e incomprensibile. E annuncia pure che il progetto sarà accelerato da un commissario. Vuol dire che lo "sblocca cantieri" prevederà, oltre al commissario per il Mose, anche uno all'aeroporto?».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL PROGETTO Ecco come è prevista l'aerostazione entro il 2028, molto più grande e con il treno

Architetti e residenti ridisegnano la Riviera

► Oggi all'ex Macello "Studi aperti 2019": progetti e installazioni

DOLO

Oggi, sabato, alle 12, all'ex Macello di via Rizzo, inaugurazione di "Open! Studi aperti 2019". Titolo dell'evento: Gli architetti della Città Metropolitana di Venezia mostrano e ascoltano nel territorio della Riviera del Brenta", coinvolti cento gli studi che aderiscono all'iniziativa indetta su tutta la Penisola dal Consiglio nazionale degli architetti, paesagisti e conservatori. Gli architetti Cipriano Bortolato, Roberto Corradini, Barbara Doni, Raffaella Gianolla, Raffaella Gobbi, Giovanna Mar, Filippo Morandina, Roberto Nordio, Rebecca Rovoletto, Ada Tambato, Ugo Tombacco attraverso le rispettive ricerche daranno voce ai cittadini perché professionisti e residenti assieme possono diventare protagonisti delle trasformazioni degli spazi. Uno dei focus del meeting verterà sulla Riviera del Brenta, territorio in cui diffondere la cultura architettonica e unire le idee dei

professionisti a quelle dei residenti, rinnovando la sensibilità nei confronti dell'ambiente, del paesaggio e dei territori per testimoniare che l'architettura riguarda la qualità della vita di tutti. Dalle 17.30 gli architetti converseranno sulla rigenerazione urbana con Corrado Balistreri Trincanato, già docente allo Iuav ed esperto in urbanistica, mentre a partire dalle 18.30, e sino alle 22, vi sarà un momento creativo con installazioni, suoni, musica dal vivo che accompagnerà il cocktail nell'area esterna dell'ex Macello e lungo il Naviglio Brenta, in uno degli scorci più suggestivi del centro storico cittadino dove appunto natura e architettura si fondono.

Lino Perini



ARCHITETTI A CONVEGNO
L'ex Macello di via Rizzo



Jesolo

**Locazioni turistiche
 I mediatori lanciano
 l'allarme burocrazia**

La Federazione italiana mediatori agenti d'affari chiede alla Regione di sospendere la discussione sulla nuova regolamentazione delle locazioni turistiche, il provvedimento della Regione prevede una serie di prescrizioni per gli appartamenti turistici in materia urbanistica, di sicurezza, di edilizia e a livello igienico-sanitario, oltre al codice identificativo delle strutture. I mediatori temono un eccesso di burocrazia.

Babbo a pagina XXI

Locazioni turistiche, la Fimaa lancia l'allarme burocrazia

► La Federazione dei mediatori domanda alla Regione di sospendere le nuove norme e perfino un codice: chiediamo un confronto

JESOLO

Nuova regolamentazione delle locazioni turistiche, la Federazione Italiana Mediatori Agenti D'Affari chiede alla Regione di sospendere la discussione. E' la richiesta avanzata dal presidente provinciale Fimaa Alessandro Simonetto assieme al delegato di Jesolo Carletto Facco. Prima di procedere con le modifiche all'attuale legge regionale è stato sollecitato un confronto con tutti gli operatori del settore turistico della stessa Fimaa e delle altre sigle sindacali, che già in precedenza avevano chiesto una audizione per discutere tutte le problematiche legate alle modifiche previste. Di fatto il provvedimento della Regione prevede una serie di prescrizioni per gli appartamenti turistici in materia urbanistica, di sicurezza, di edilizia e a livello igienico-sanitario. Ad essere previsto è anche un codice identificativo per chi svolge questo tipo di attività e che verrà riportato anche negli annunci

online.

«Uno dei nodi principali da sciogliere - rilevano Simonetto e Facco - è la distinzione fra le strutture ricettive gestite in forma imprenditoriale e le strutture extra alberghiere concesse in locazione esclusivamente per finalità turistiche». Un aspetto che secondo Fimaa verrebbe meno proprio con le nuove modifiche alla legge regionale. Ad aumentare sarebbero invece gli adempimenti a livello burocratico. «Attualmente l'operatività delle agenzie immobiliari che affittano gli appartamenti per finalità turistiche - dicono gli esponenti di Fimaa - comprende la dichiarazione di inizio attività al Comune di riferimento, indicando i dati della proprietà dell'immobile, con il numero delle camere e dei posti letto. C'è poi la comunicazione degli ospiti alla Polizia alla quale segue la comunicazione statistica all'Istat e il pagamento dell'imposta di soggiorno in base al numero delle persone occupan-

ti l'appartamento. E ancora la fattura elettronica dell'intermediazione spettante all'agenzia e poi il versamento all'Agenzia delle entrate della cedolare secca sugli importi degli affitti riscossi. Creare ulteriori adempimenti come il codice identificativo delle strutture anche per gli appartamenti turistici dati in affitto, a nostro parere, è una duplicazione della dichiarazione di inizio attività che già viene effettuata con i comuni di competenza».

IMPORTANTE COMPARTO

Viene sollecitata una maggiore tutela della categoria, tenendo



conto che una sentenza della Corte Costituzionale dello scorso marzo ha indicato la materia di competenza dello Stato. «La rilevanza economica che questo comparto extra-alberghiero rappresentano Simonetto e Facco - si pensi al gettito Imu, alle imposte e alle tasse prodotte dagli affitti. Ma anche all'occupazione che questo settore produce. Invitiamo tutti gli operatori nonché tutti i proprietari degli immobili che concedono gli appartamenti in locazione, a sensibilizzare i politici di loro riferimento, al fine di aprire un tavolo di confronto con tutti gli operatori».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TURISMO Sulle nuove regole in discussione la Fimaa sollecita un confronto con la Regione e tutti gli operatori del settore.

Architetti: «Niente demagogia»

SCORZÈ

“La corruzione si combatte facendo appello all’etica e all’educazione culturale delle persone, indipendentemente dal loro ruolo professionale”. La presidente dell’Ordine degli Architetti veneziani Anna Buzzacchi e il presidente del Collegio dei Geometri provinciale Michele Cazzaro replicano con pacata fermezza alle dichiarazioni della candidata Emanuela Barbiero alle elezioni amministrative del Comune di Scorzè.

La candidata ha infatti dichiarato nei giorni scorsi che l’assenza di professionisti tecnici in lista sarebbe una garanzia di trasparenza nella gestione degli appalti. “Basta scorrere la lista di indagati e condannati per corruzione e concussione negli appalti per scoprire che non sono i professionisti tecnici i principali protagonisti di appalti poco trasparenti – sottolineano Buzzacchi e Cazzaro – Anzi, spesso proprio le competenze specifiche dei professionisti consentono di riconoscere ed evitare storture nei processi, favoritismi insinuati tra le righe e vere irregolarità che poi devono essere sanate a monte”.

“I conflitti d’interesse si sono moltiplicati in Italia e non è certo per una specifica disonestà di alcuni professionisti – concludono i due presidenti – La vera “casa di vetro” municipale di cui parla la candidata Barbiero si costruisce scegliendo persone oneste e capaci, a prescindere dall’appartenenza professionale. Tutto il resto è pura demagogia”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHIOGGIA

Gpl, un mese di fuoco bufera tra Porto e M5S

Entro trenta giorni verranno nominate le commissioni
Il Comitato chiede garanzie: «Da lunedì stop ai lavori»

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Un mese di fuoco per le sorti dell'impianto Gpl.

Domani scade la proroga per i lavori all'impianto e da quel momento i ministeri dello Sviluppo economico (Mise) e delle Infrastrutture (Mit) avranno un mese di tempo per nominare le commissioni interministeriali. Queste dovranno fare i sopralluoghi e decidere se l'impianto potrà essere messo in funzione. Ma non solo. Un mese di tempo è anche quello che ha l'Autorità di sistema portuale per rispondere alle istanze della Costa Bioenergie che ha richiesto l'utilizzo della banchina, di aree in acqua e di terra per l'accolto, l'attracco delle gasiere e lo scarico del gpl e del gasolio. Trenta giorni che quasi si sovrappongono perché le istanze sono state presentate pochi giorni fa. Trenta giorni decisivi per capire chi si prenderà la responsabilità di dire qualche no e perché.

Ieri il comitato No Gpl ha protocollato la formale richiesta al sindaco Alessandro Ferro e al dirigente all'urbanistica Gianni Favaretto affinché, scaduta la proroga, si esegua un sopralluogo che accerti lo stato di fatto del cantiere.

«Non chiediamo nulla di drastico», spiega Roberto Rossi, presidente dei No Gpl, «solo che la polizia locale vada nel cantiere e faccia qualche fotografia per certificare lo stato dei lavori. Da lunedì non esiste più alcun tito-

lo edilizio che permetta di lavorare. Come avviene in qualsiasi cantiere si controlli se tutto è regolare. Sollecitiamo il dirigente a verificare la denuncia di accatastamento e la conformità dell'impianto dello smaltimento delle acque nere e delle acque piovane, ogni altra documentazione di fine dei lavori e la richiesta di agibilità».

Il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino, che dovrà rispondere alle istanze di concessione, ha sollecitato Mise e Mit a assumere atti amministrativi che indichino la strada. Una presa di posizione che ha suscitato qualche brusio nel gruppo consiliare Cinque stelle.

«Ci saremmo aspettati qualcosa di diverso», sbotta Daniele Padoan (M5S), «Solo poche settimane fa Musolino aveva dichiarato pubblicamente che se fosse stato per lui mai avrebbe concesso le autorizzazioni all'impianto. Ora chiamato direttamente a esprimersi, se ne lava le mani scaricando la patata bollente ai ministeri. Dove sono finiti ora i motivi ostativi che avrebbe avuto in fase autorizzativa se fosse stato lui a dover decidere?».

In realtà Musolino ha spiegato che il no poteva essere detto all'inizio dell'iter autorizzativo e che l'Autorità, che arriva nella fase terminale del percorso, non ha margini per bloccare autorizzazioni concesse anni fa e da enti diversi. Per Musolino l'unica via percorribile è quella delle commissioni interministeriali, deputate a "firmare" il via libera definitivo. —

BY NOND ALUNIDIRITTI RISERVATI



Un'immagine dall'alto del deposito Gpl

FOTO PÒRCILE



COLLEGAMENTO PER L'AEROPORTO

Il Mit: si farà la bretella Due binari, poi il cappio

Si farà la bretella di collegamento ferroviario tra la linea Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo. Ma prima il doppio binario, poi il cappio, «Il progetto non è in fase di revisione», ha precisato il Mit, «l'opera è già

finanziata per 425 milioni di euro e verrà accelerata grazie al decreto Sblocca cantieri». Marchi (Save): «Confido che si consideri il lavoro fatto con Enac e Rfi, escludiamo i cantieri in due parti». CHIARIN / APAG. 29

INFRASTRUTTURE PER L'AEROPORTO

Bretella ferroviaria: si farà arriva prima il doppio binario

Il Ministero sull'opera da 425 milioni: «Poi si realizzerà il previsto cappio»
Marchi: «No ai cantieri in due fasi». Pellicani: «Toninelli ministro alla confusione»

Mitia Chiarin

La bretella di collegamento ferroviario tra la linea Venezia-Trieste e l'aeroporto veneziano Marco Polo si farà. Sul come c'è ancora incertezza.

Il progetto «non è in fase di revisione né sottoposto ad alcuna analisi costi-benefici». Lo precisa, in una nota, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, retto da Danilo Toninelli. La nota spiega: «L'opera è finanziata, per un ammontare di 425 milioni di euro, nel Contratto di programma Rfi-Mit 2017-2021. E il Governo ha individuato l'infrastruttura come una di quelle la cui realizzazione verrà accelerata con il commissariamento, grazie alle novità normative introdotte dal decreto Sblocca cantieri».

Sul tracciato, la soluzione lascia aperti interrogativi. Il progetto in elaborazione con un confronto tra Save, società di gestione dell'aeroporto, Enac e Rfi prevede un percorso a cappio e il Mit ribadisce che «il progetto originario, che lo prevede, non è in revisione». Ma aggiunge: «Rfi ha solo individuato la possibilità, per venire incontro a osservazioni che sono arrivate dal Parlamento du-

rante la fase di esame del contratto di programma e anche in ragione di alcuni costi supplementari (circa 67 milioni) risultanti da approfondimenti progettuali, di suddividere il progetto in due fasi funzionali, la prima delle quali prevede una linea a doppio binario e la predisposizione per la futura chiusura a cappio, che verrà realizzato nella seconda fase. In questo modo il progetto rimane invariato e i lavori possono partire il prima possibile». Insomma si profilano cantieri in due fasi: prima la stazione di testa e doppio binario e poi il cappio con stazione passante. Immedie le reazioni.

Enrico Marchi, presidente di Save, commenta: «Al Mit il progetto lo conoscono da poco e io confido che il lavoro che stiamo portando avanti con Enac e Rfi da anni venga compreso. Noi escludiamo cantieri in due fasi: primo per un problema di tempi. Tutto deve essere pronto per il 2025. In secondo luogo perché i costi rischiano di lievitare intervenendo due volte». E sul commissario. «Serve ad accelerare. Ma in Italia si sa che non c'è niente di più definitivo del provvisorio». La Save in un comunicato

aveva precisato: «Normale che si possano esaminare tutte le possibilità in fase preliminare», ma «si reputa che la bretella ferroviaria non possa che essere realizzata in un'unica soluzione così come fino ad oggi strutturata, sia per motivi di funzionalità, che di costi».

Polemico è il deputato Nicola Pellicani (Pd) per la immediata, e inconsueta, risposta alla sua interrogazione. «Il Ministro alla Confusione Toninelli, che non si è mai occupato concretamente dei problemi di Venezia, improvvisamente, il giorno prima delle elezioni, risponde in tempo reale». E prosegue: «Toninelli annuncia per la bretella ferroviaria una soluzione pasticciata ovvero, che si farà sia la stazione di testa, sia la soluzione a "cappio", suddividendo il progetto in due generiche fasi. Che significa?», si chiede. E sul commissario incalza: «Vuol dire che lo "sblocca cantieri" prevederà, oltre al commissario Mose, anche un commissario all'aeroporto? I veneziani non si possono prendere in giro. Le risposte vere le attendo in aula». —

BY NC ND AL CUI DIRITTI RISERVATI





L'aeroporto di Venezia nel 2028, nella simulazione di Save

Ripascimento da record, le spiagge sono pronte

I presidenti di UnionMare e Fedeconsozi ringraziano gli operatori: «Insieme superata l'emergenza, basta polemiche»

Giovanni Cagnassi

JESOLO. Spiagge pronte per questo fine settimana all'insegna di un sole ancora pallido, ma sufficiente per la prima tintarella. La lotta contro il tempo ha funzionato grazie alla collaborazione di tutti, Comuni e operatori dell'arenile. Per la giornata di oggi le spiagge di Jesolo lido e Eraclea Mare saranno pronte ad accogliere i turisti in arrivo. Salvo qualche punto in cui è ancora accatastata la sabbia per gli interventi del Genio Civile, le zone concessionate sono state predisposte in tempo record dopo l'ultima mareggiata che non ha risparmiato il litorale. A Jesolo l'assessore all'ambiente, Esterina Idra, e il dirigente Claudio Vanin, hanno lavorato giorno e notte per garantire le risorse e la sabbia necessaria per poter garantire l'inizio della stagione. Servivano circa 6 o 7 mila metri cubi che sono stati trovati grazie alle ultime scorte rimaste.

«Dobbiamo ringraziare il Comune», ha detto il presidente della Federconsozi, Renato Cattai, «nella persona dell'assessore Idra e del dirigente Vanin per quello che hanno fatto di concerto con noi. Insieme siamo riusciti a superare tutti gli ostacoli anche se non era certo facile. Abbiamo così recuperato la sab-

bia necessaria», conclude Cattai, «e tra oggi e domani le nostre spiagge potranno accogliere i primi ospiti arrivati sul litorale per il fine settimana».

Anche la vicina Eraclea Mare, che aveva visto vanificato l'ultimo intervento di ripascimento, ha potuto contare sugli operatori al lavoro per ripartire senza perdere entusiasmo o rassegnarsi. «Grazie a loro», ha detto il presidente di UnionMare Veneto, Alessandro Berton, «siamo riusciti a preparare la spiaggia già in questi giorni, nonostante l'ultimo intervento da 10 mila metri cubi di sabbia fosse stato eroso dalla mareggiata. Questo è il segnale che le nostre spiagge, da Bibione a Eraclea, Jesolo,, Caorle, Cavallino fino a Sottomarina, hanno le risorse e la capacità di affrontare anche queste emergenze con la collaborazione di tutti e andando oltre le polemiche che non servono certo a risolvere i problemi». La speranza è che il meteo si sistemi definitivamente dopo questo periodo di maltempo e pioggia che hanno rovinato il mese di maggio. Ora anche alberghi, ristoranti e pubblici esercizi, attendono l'arrivo in massa dei turisti, in particolare i tedeschi attesi ai primi di giugno e poi per le festività di Ascensione, Pentecoste e Corpus Domini. —

BY-NC-ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI



Spiaggia pronta e prima tintarella ieri a Jesolo

FOTO TOMMASELLA



SAN MICHELE

Tolti i sigilli al Marina Azzurra apre oggi il villaggio di Lignano

Il Tribunale del riesame ha annullato il sequestro preventivo per "opere abusive" L'istanza presentata dai legali della famiglia Basso, proprietaria della struttura

Luana De Francisco

SAN MICHELE. La data fissata per il taglio del nastro del "Marina Azzurra Resort", l'esclusivo complesso turistico realizzato sulla sponda sinistra del fiume Tagliamento, in località Riviera, a Lignano Sabbiadoro, era stata programmata per oggi. A dieci giorni dall'avvio della sua prima stagione estiva, però, i carabinieri del Nas di Udine avevano posto l'intera area sotto sequestro preventivo: opere «realizzate abusivamente», avevano sostenuto pm e gip, convenendo sulla sussistenza di un «elevato rischio per l'incolumità pubblica e per l'ambiente». Da ieri, i sigilli non ci sono più. Li ha tolti il tribunale del riesame, annullando il provvedimento e consentendo così all'attività di partire.

Sono dunque bastate ventiquattro ore al collegio presieduto dal giudice Paolo Alessio Vernì (a latere i colleghi Carla Missera e Carlotta Silva) per decidere le sorti del villaggio turistico e delle sue 67 house boat. L'udienza nel palazzo di giustizia di Udine era stata celebrata giovedì, su istanza degli avvocati Simonetta Rottin, di Udine, e dei colleghi Renzo Fogliata e Novella Disopra, di Venezia,

difensori degli imprenditori di San Michele al Tagliamento Angelo Basso, titolare della Europa group re srl, la società di Latisana cui nel 2017 fu rilasciato il permesso di costruire il resort, e Laura Barel e Marco Frattolin, titolari della ditta costruttrice, la Adria-cos srl di Latisana.

Coordinata dal procuratore aggiunto Claudia Dane-lon, l'inchiesta è fondata sul presupposto della «macroscopica illegittimità» dei permessi rilasciati dal dirigente dell'Area tecnica del Comune di Lignano, l'architetto Paolo Giuseppe Lusin, a sua volta indagato per violazione delle norme urbanistiche, oltre che di abuso d'ufficio. Nelle due ore di discussione, la difesa aveva tentato di smontarne le contestazioni sul triplice piano amministrativo, penale e processuale, ricordando in particolare le numerose autorizzazioni e i pareri favorevoli sottesi ai titoli (piano attuativo comunale e permesso di costruire) ottenuti da proprietà e costruttori. «Tutte le prescrizioni sono state ottemperate», hanno rimarcato i legali, definendo «un gravissimo travisamento» il "periculum" ravvisato dal gip Daniele Faleschini Barnaba. «Se lo si ritiene davvero tale – hanno osservato –, allora è obbligo dell'autori-

tà giudiziaria disporre l'immediato sequestro di tutte le darsene presenti in Italia».

In realtà, a mettere il "Marina Azzurra" al riparo dai rischi in caso di piene è il «protocollo di sicurezza, evacuazione e allarme, concordato dalla Europa group con la Protezione civile. Un unicum nel Paese». Tra i motivi del riesame, anche un'eccezione di inutilizzabilità degli atti successivi al febbraio 2016, quando il pm avrebbe ommesso di chiedere la proroga delle indagini.

Alla soddisfazione dei difensori, compresi gli avvocati Francesco De Benedittis, per Lusin, e Maurizio Conti, per l'imprenditore Giorgio Ardito e il geometra Massimo Sandri, lignanesi, fanno da contrappeso le perplessità della Procura. «Si conferma la difformità di valutazione rispetto ad altro giudice dello stesso tribunale – ha detto il procuratore Antonio De Nicolo –, peraltro proprio il coordinatore della sezione gip, che ha ordinato il sequestro dopo oltre due mesi di attenta meditazione. Parliamo di un'area golenale, in cui sono vietati tutti gli interventi che non siano di consolidamento e difesa del territorio. Lette le motivazioni, se ci sarà spazio per un ricorso, andremo in Cassazione». —

BY NC ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI





I carabinieri dei Nas durante il sopralluogo al villaggio turistico

IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO

Cambiati costi e tracciato La bretella fa già litigare

La progettazione definitiva e l'avvio dell'iter autorizzativo da Rfi, dicono da Roma, è messo in agenda per la fine del 2019. Ma sono ancora tanti gli interrogativi sul tracciato della bretella ferroviaria per l'aeropor-

roporto Marco Polo di Tessera dopo lo spaccettamento in due del progetto, con il rinvio della soluzione del cappio. Un progetto non condiviso che ha già ricevuto critiche da tutte le parti. CHIARIN / APAG. 20

COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO

La bretella che fa già litigare Rinviata la soluzione a cappio

Cambio di tracciato e di costi, sembra sparita anche la fermata per il nuovo stadio
E intanto il Ministero per le infrastrutture prepara la nomina di un commissario

L'obiettivo è finire l'opera per il 2026 in occasione delle Olimpiadi a Cortina

Mitia Chiarin

La progettazione definitiva e l'avvio dell'iter autorizzativo da Rfi, dicono da Roma, è messo in agenda per la fine del 2019. Tanti gli interrogativi sul tracciato della bretella ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo di Tessera dopo lo spaccettamento in due del progetto, con il rinvio della soluzione del cappio. La suddivisione in due fasi del progetto da 425 milioni per portare il treno all'aeroporto Marco Polo è stata decisa da Ministero Infrastrutture e trasporti e Rfi, braccio operativo di Ferrovie.

La reazione della Save, società di gestione dell'aeroporto, che da anni lavora al progetto con Rfi e Enac e chiede di mantenere il vecchio tracciato, conferma la criticità del momento. Anche perché il progetto di cui finora si è parlato a Venezia prevedeva altro.

La nuova linea ferroviaria si distaccherà dalla Venezia-Trieste all'altezza di Dese e, deviando all'altezza della bretella aeroportuale della tangenziale di Mestre si avvicinerà al Marco Polo, costeggiando in parallelo la strada con un percorso prima in trincea e poi

in sotterranea. Una deviazione di 3,5 chilometri.

Il tracciato a cappio, tanto caro ad Enrico Marchi, prevede un solo binario di ingresso e di uscita che, nella stazione interrata, sarà costituito da uno scambio ad anello che consente al treno di tornare indietro usando lo stesso binario. Il Marco Polo diventava, quindi, stazione passante. Il progetto, nell'idea del Comune, doveva avere una fermata intermedia all'altezza dei terreni dove il Venezia Fc di Joe Tacopina intende realizzare il nuovo stadio (18 mila spettatori con possibilità di arrivare a 25 mila) con albergo e negozi.

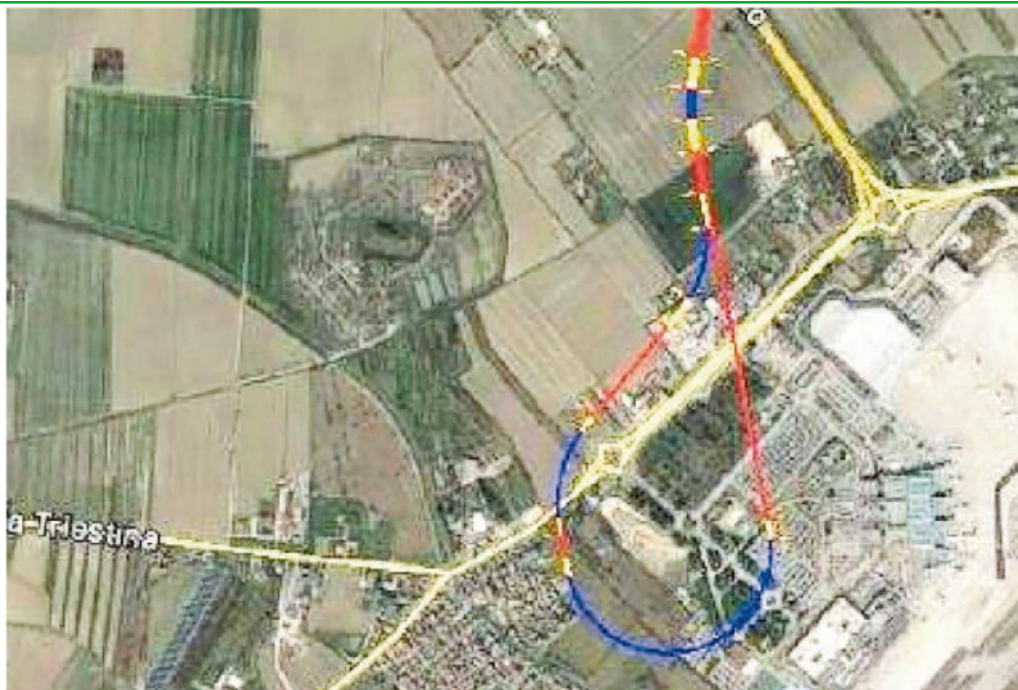
Il comunicato del Ministero delle infrastrutture e trasporti indica soluzioni differenti. Non parla dei problemi di Dese e della fermata stadio, per dire. L'opera è finanziata per un ammontare di 425 milioni che rientrano nel nuovo contratto di programma 2017-2021 siglato da Ministero e Rfi. E viene annunciata una accelerazione con un commissario, previsto dallo "sblocca cantieri", come per il Mose. Le osservazioni del Parlamento, spiega la nota del Mit, e costi supplementari in approfondimenti tecnici (valore 67 milioni di euro che vanno finanziati extra contratto) hanno suggerito alcune modifiche, non di piccolo valore.

Dividere il progetto in «due fasi funzionali», la prima con un «doppio binario» e la predisposizione, «per la futura chiusura a cappio che verrà realizzato nella seconda fase». Per il Ministero «il progetto resta invariato e i lavori possono partire il prima possibile».

Ma realizzare un doppio binario, significa fare della fermata del treno in aeroporto una stazione di testa. Ci vorrà qualche minuto in più di attesa per vedere partire i convogli. Per Rfi nazionale il doppio binario non pregiudica la realizzazione del cappio, idea su cui Marchi non intende recedere, come ha ribadito al nostro giornale. Ma il rinvio conferma che quella ipotesi per il governo non è fondamentale per un'opera che deve essere pronta per le olimpiadi a Cortina del 2026. E i costi? Anche quelli sono cambiati. Finora si è sempre detto che erano disponibili 513 milioni di euro sui 680 milioni previsti. Oggi si parla di 425 milioni, che diventano 492 milioni con gli extra costi, da finanziare. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





L'originario progetto con tracciato a cappio per entrare e uscire dall'aeroporto Marco Polo

I COMMENTI

Critiche da tutti i partiti alle decisioni prese da Toninelli e Rfi

«Mi pare tutta una grande favola, in cui alla fine ci guadagnano solo i progettisti». Non nasconde il malcontento l'assessore comunale ai trasporti Renato Boraso. «Il Comune non è stato informato delle decisioni del ministero di Toninelli sulla bretella. Non ci sono dettagli o progetti da valutare. Ne prendiamo atto. Ma ci preoccupa in particolare la situazione di quella cinquantina di famiglie di Dese che rischiano di restare intrappolate tra i binari con la realizzazione della bretella. La preoccupazione di don Torta è anche la nostra».

Boraso spiega che la novità annunciata dal Mit (rinvio del cappio e intanto via con il doppio binario) non è stata minimamente discussa con il Comune così come nulla si sapeva dell'arrivo di un commissario. «Un doppio binario e un cappio rinviato sono pensati secondo me solo per non irritare la Save ma non ci sono confronti con il Ministero in corso su questo tema e ribadisco neanche sugli abitanti che rischiano più disagi, quelli di Dese e Tessera».

Sulla stessa linea la preoccupazione di Deborah Onisto, consigliera di Forza Italia. «Il comunicato stampa del ministero non chiarisce quale sarà il progetto definitivo e manco i tempi di realizzazione. Il Comune non è stato mi-

nimamente coinvolto così come nessuno dei temi importanti della città, riguardo le infrastrutture, ha avuto una particolare attenzione e nessuna soluzione tangibile. Ma come amministrazione non abdicaremo sui problemi delle comunità di Dese e Tessera. Questi sono i problemi veri; cappio sì o no, poco interessa». Davide Scano, consigliere comunale del M5s, liquida la polemica. «Non siamo stati informati, attendiamo dettagli dal ministero».

E il senatore Andrea Ferrazzi (Partito Democratico) è critico quanto il collega Nicola Pellicani, che con una interrogazione ha sollecitato la immediata risposta del Mit. «Devo riscontrare lo stato confusionale del ministro Toninelli ma anche di Rfi che probabilmente è in una situazione di imbarazzo. Mancano indirizzi veri e lo sconcerato è sovrano», denuncia il senatore veneziano. E sul commissario è lapidario. «Sono tutte chiacchiere. Non ci sono emendamenti a riguardo e quindi probabilmente arriveranno con una proposta in aula da votare senza alcun confronto e approfondimento, dimostrando incompetenza ma anche arroganza. A questo punto l'unico da commissariare davvero è il ministro Toninelli». —

M.Ch.



Renato Boraso



Andrea Ferrazzi



INFRASTRUTTURE

Bretella a cappio e binario unico Save: «Noi siamo fiduciosi»

La società che gestisce l'aeroporto rilancia il progetto originario dopo gli interrogativi sollevati da una nota del Ministero. «Nel confronto difenderemo il lavoro svolto»

Con il doppio binario si attenderebbero anche venti minuti per vedere ripartire i convogli

Mitia Chiarin

Progetto in due fasi per la bretella ferroviaria di collegamento dalla linea ferroviaria Venezia-Trieste all'aeroporto Marco Polo. In risposta al nostro articolo di ieri sui tanti interrogativi rimasti aperti dopo la nota del Ministero delle infrastrutture e trasporti, la Save lancia un messaggio chiaro.

«Si va avanti con il progetto originario con l'intento di riuscire, nel confronto con il Mit, ad ottenere la realizzazione della linea ferroviaria per l'aeroporto così come era stata pensata». Ovvero con il cappio e a binario unico. Il messaggio della Save di Enrico Marchi è di fiducia per un confronto che porti a comprendere la bontà del lavoro svolto in questi mesi di progettazione condivisa con Rfi e Enac. Della serie: «Non si molla per niente con la fiducia di riuscire a realizzare l'opera così come è stata pensata». Lo stesso Marchi al nostro giornale aveva ribadito che il progetto originario per lui resta essenziale per pensare di portare il treno in aeroporto. E i tecnici di Save spiegano che la scelta del cappio serve anche a velocizzare i trasporti con una stazione passante e non di testa. «Con il doppio binario si dovranno attendere anche venti minuti per veder ripartire i convogli», fanno sapere. Intanto il dibattito è aperto e molti, come abbiamo visto, sono scettici sulla soluzione indicata nella nota del Ministero. Più fiducioso Ezio Ordigoni, storica voce dell'Orsa, ed ex politico di Favaro che è per la

Ordigoni: importante realizzare l'opera, informando i residenti di Dese e Tessera

bretella «subito» ma che non disdegna affatto la soluzione del Mit. «Il Mit dice che la bretella si farà: molto bene, si realizzi subito e possibilmente informando la cittadinanza di Dese e di Tessera che rischia l'isolamento», ci spiega. «L'anno scorso quando erano pronti per la Conferenza dei Servizi all'improvviso il progetto è andato in completo stallo, anche per un quesito posto dal Parlamento. Nel merito però, mi pare che il progetto fino ad oggi non sia stato approvato da nessuno. È stata abbozzata una soluzione senza cappio che mantiene gran parte del progetto e che prevede una stazione di testa che resta interrata poiché ci sono dei vincoli sui coni di volo. Quindi a livello di interferenze non cambia nulla rispetto al cappio, anzi col previsto doppio binario e i suoi binari di stazionamento, stile Fiumicino e di altrettante stazioni aeroportuali in giro per l'Europa, credo il servizio sia più funzionale e direi indispensabile per un possibile futuro sviluppo trasportistico dell'aeroporto», ribadisce.

Per Ordigoni la «soluzione permetterebbe di risparmiare molti soldi e passare celerramente alla sua realizzazione». Ma ora, avverte, prima della nuova conferenza di servizi ci sarà il passaggio al Consiglio superiore dei lavori pubblici (90 giorni). «Ora pur capendo le considerazioni del presidente Marchi è bene che Save e Enac si mettano d'accordo per andare avanti nell'interesse di comunità e aeroporto». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





La bretella a cappio proposta da Save



Enrico Marchi, presidente Save

I sogni mestrini lasciati sull'albero per gli architetti «No al cemento»

Durante l'evento di "Open" all'ex emeroteca, la gente lascia decine di idee: mercato o sport all'ex Umberto I

Tra le richieste le ciclabili sicure plateatici gratis e «giù i palazzi brutti»

Mitia Chiarin

“Open to the people-aperti alla gente”. Nell'ex emeroteca di via Poerio, chiusa da anni, in attesa di riutilizzo, gli architetti dell'Ordine di Venezia per due giorni hanno incontrato i cittadini. Un ulivo, ha raccolto decine di messaggi di cittadini. «Open nel senso di architetti aperti alla città, alle idee», ha precisato il consigliere delegato Battistella nei saluti finali, «in uno spazio eccezionale di Mestre». Ma cosa chiedono i cittadini con i loro messaggi?

Siamo andati a vedere i fogli appesi all'albero. Tanti, come solo i desideri possono essere.

Spicca la necessità di avere meno cemento e più servizi e spazi belli in cui stare. Post-it di idee da segnare per capire cosa vogliono i mestrini (che nel 2020 torneranno al voto).

«Spazi vuoti ai giovani per imprese, start-up, cultura, solidarietà» scrive un cittadino. «Basta volumetrie, piuttosto riqualifichiamo il patrimonio edilizio esistente», si legge su un altro. «Basta a tutto questo nuovo cemento», si legge ancora. Un altro messaggio invita a

fare in «modo che la città torni al centro delle nostre vite». Ancora: «Vorrei più piste ciclabili sicure». Tante le idee su luoghi precisi. «Riempire il museo M9 con mostre serie, importanti, ricche di contenuti». E ancora: «Una cittadella dello sport al posto del vecchio ospedale Umberto I», recita uno dei messaggi. Con la postilla di dedicarla «a tutti i giovani di Mestre». Altra proposta di riutilizzo del “buco nero” di Mestre: portarci il «mercato settimanale» visto «che l'area è facilmente raggiungibile dai bus e «si eviterebbe il caos il mercoledì e venerdì in centro a Mestre».

Il pragmatismo prende il sopravvento: un anonimo chiede di piazzare in città «appoggi ischiatici». Per la cronaca, sono barriere a cui appoggiarsi un attimo, per non appesantire la schiena. Utili in una città che ha perso molte panchine per motivi di sicurezza.

Margherita, dieci anni, fa riflettere tutti: «Togliamo alberi e costruiamo grattacieli. Le piante donano ossigeno e i palazzi lo tolgono. Riflettete», scrive la ragazzina, «e scegliete cosa fare. Alberi uguale vita. Grattacieli uguale distruzione». Un altro bambino vuole un motore che non produce in-

quinamento.

Un altro messaggio invita ad «abbattere i brutti edifici» e preferire case con cortili e giardini. Un altro invito è quello a realizzare un «percorso pedonale lungo il canale che costeggia via Forte Marghera (il Canal Salso, ndr) per collegare via Pepe al campus universitario di via Torino. Alla piscina del Coni di via Circonvallazione la terrazza può «essere migliorata e resa fruibile». Si pensa anche all'ex emeroteca: «Vorrei che questo posto tornasse a svolgere il suo ruolo di emeroteca come un tempo».

I sogni sono desideri: un estensore chiede un ampliamento «della pedonalizzazione perché, anche se i commercianti non sono d'accordo, questo è il futuro per le città». Camminare, alzare gli occhi. Sederesi ad un bar. Ecco la richiesta: «Plateatici gratuiti per incentivare i baretti in centro». Per attrarre gente serve «abbellire Mestre». Come? «Più verde, anche sopra gli edifici e sulle pareti». Un altro chiede una fontana «con luci come quella di Marghera». C'è spazio anche per la sicurezza: «Vorrei una città più sicura dove le mie figlie possano passeggiare da sole senza paura». Ma c'è chi chiede pure «più arcobaleni» e «più fiducia». Architetti, e politici, sono avvisati. —

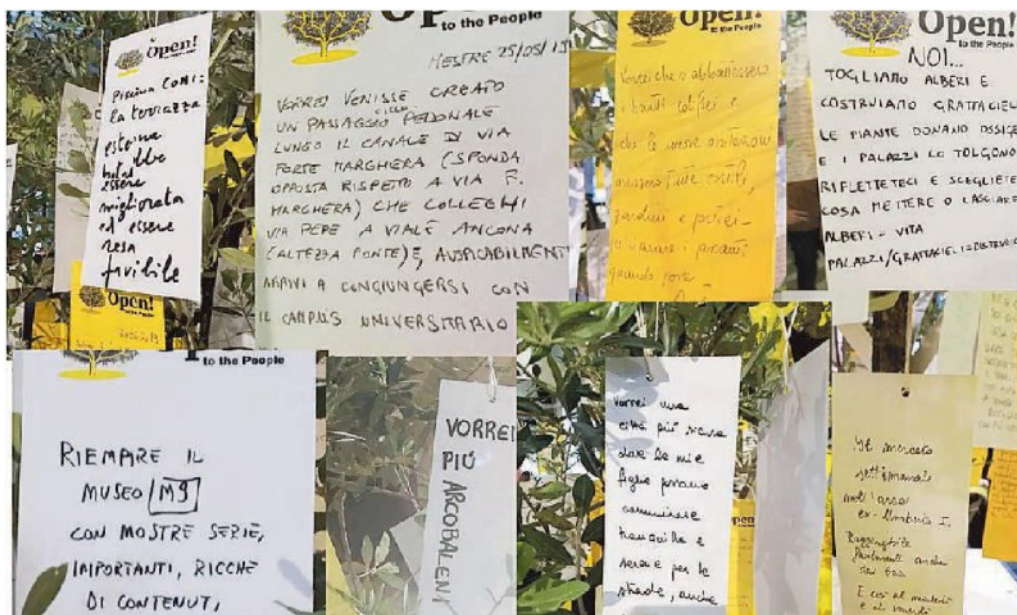
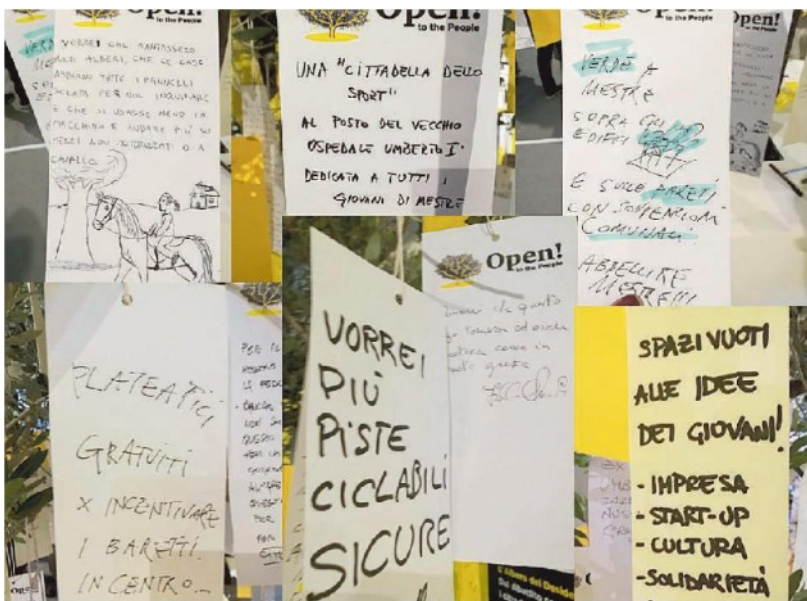
BY NC ND AL CU IN DIRITTI RISERVATI



I MESSAGGI

Tanta voglia di bellezza rivendicata in terraferma

Messaggi e idee lasciati per gli architetti veneziani ma anche ai politici che nel 2020 si sfideranno per le prossime elezioni comunali. I cittadini stavolta non sono rimasti affatto silenti.



Infrastrutture: botta e risposta tra il ministro dell'Ambiente e il governatore del Veneto
Il M5S vuole bonificare la discarica di Montecchio. Salvini: bisogna dire sì non bloccare i lavori

Pedemontana, lo stop di Costa Zaia: «Non siamo delinquenti»

La Procura di Vicenza ha avviato un'inchiesta sui danni ambientali Il nodo galleria di Malo

LA POLEMICA

Albino Salmaso

La Lega di Salvini e i 5Stelle di Di Maio? Litigano su tutto. Dopo lo stop all'autonomia, l'ultima rissa è sulla Pedemontana costellata di discariche abusive nel Vicentino: l'opera omnia che Zaia vuole completare entro il 2020 è tornata nell'occhio del ciclone per l'inchiesta bis avviata dal procuratore di Vicenza, Cappelleri. A pochi giorni dall'apertura del primo tratto, con il casello di Breganze che si immette sulla A31 Valdastico, arriva il blitz del ministro dell'Ambiente, Sergio Costa. «Ho mandato i carabinieri del Noe a controllare cosa c'è nella discarica di Montecchio e dopo aver analizzato il video di Sonia Perenzoni, consiglia comunale del M5S, mi sono fatto un'idea precisa: meglio un piccolo ritardo che un grande inquinamento nocivo per la salute» ha detto il ministro, ex comandante dei carabinieri, esperto in reati ambientali. Il video di 1,22 minuti ha un titolo eloquente: «Hanno murato una discarica», con il cemento armato. Immediata la replica di Salvini: «No, così non ci siamo. La Pedemontana veneta è fondamentale, con 34 Comuni d'accordo, interamente finanziata. Il ministro Costa ha voluto bloccare tutto. Ma perché? In Italia servono i sì» ha detto il ministro degli Interni. E Luca Zaia ha fatto la voce grossa: «In Veneto non siamo dei delinquenti che fanno sparire i rifiuti dietro muri di cemento armato. Bastava una telefonata e al mini-

stro avremmo consegnato tutti i documenti senza scomodare i carabinieri», ha spiegato il governatore della Lega deluso più che mai.

Il blitz del Noe è stato annunciato sulla pagina Facebook del ministro Costa il 14 maggio alle 17.14 ed è esploso a poche ore dal voto perché nella sua visita al gioiello ecologico Contarina, nel Trevigiano, ha incontrato Sonia Perenzoni che gli ha consegnato tutte le denunce depositate alla procura di Vicenza. «Ora basta, è ora di finirla. Gli altri hanno sporcato e tocca a noi pulire. Ho attivato i carabinieri del nucleo operativo ecologico. Nei prossimi giorni ci saranno aggiornamenti» ha scritto Costa.

Gli sviluppi si sono materializzati nelle divise di finanzieri e carabinieri forestali che, su ordine della Procura di Vicenza, si sono presentati negli uffici della Pedemontana prelevando documenti. Non ci sono solo le due discariche di Montecchio e Trissino nel mirino, ma anche i lavori della galleria di Malo, con i comitati popolari di Vallugana che lamentano rumori eccessivi, polveri e inquinamento alle stelle. Il pm Cristina Carunchio ha aperto un'inchiesta per supposti danni ambientali, in relazione sia alla valutazione preventiva di impatto ambientale, sia alla movimentazione di materiali nei cantieri.

Ciò che preoccupa Zaia e Salvini è il blitz del ministro Costa, perché il consorzio Sis è in rotta di collisione con i grillini: «Inutile perdere tempo basta fare la "tac" dell'area inquinata e con una spesa di 15-20 mila euro finalmente sapremo cosa c'è a Montecchio. A noi risultano presenze di cromo, zinco e piombo: la salute va tutelata», dice Sonia Perenzoni che con Manuel Brusco e Jacopo Berti e i parlamentari Barba-

ra Guidolin e Gianni Girotto e Francesco Basso, ex ispettore Arpav, ieri ha tenuto una conferenza stampa.

Chi teme un ulteriore stop è Luca Zaia, che sta perdendo la pazienza di fronte al muro dei "no" grillini. «Sulla Pedemontana veneta l'iter ha coinvolto l'Anac, la Corte dei conti, l'avvocatura dello Stato, le Usl e l'Arpav per le analisi. Adesso arriva "lui" che dichiara di aver ricevuto un video dal meet-up, una sorta di rete di sostenitori del suo partito, e immediatamente manda la Procura e i carabinieri per bloccare i lavori. Bastava un colpo di telefono e al ministro Costa avremmo dato tutte le informazioni e la documentazione che gli servivano. Qui facciamo tutto alla luce del sole e le istituzioni debbono collaborare. Tutto ciò avviene a un giorno dalle elezioni. Se dobbiamo avere a che fare con gente che vede ladri e malaffare dappertutto, vuol dire che questo Paese è destinato alla paralisi. Non siamo dei delinquenti che fanno sparire i rifiuti dietro muri di cemento armato. Se il ministro Costa vuol fare il paladino dei cittadini, accetti anche di andare di corsa al suo ministero a firmare il decreto per zero Pfas in tutt'Italia, come ha già fatto la Regione Veneto per la sua gente che, grazie ai limiti che abbiamo fissato noi, da tempo beve acqua assolutamente pulita», conclude Luca Zaia.

L'ultima replica a Jacopo Berti, consigliere regionale del M5S: «Zaia la deve smettere con le sue litanie. Abbiamo chiesto di fare le analisi sulla discarica murata a Montecchio, non possiamo correre il rischio che le falde siano inquinate. La gente muore di tumore e l'Arpav si è mossa tardi sui Pfas della Miteni. Basta con le bugie». Dal 27 maggio la musica cambierà? —

BY NONGALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il ministro Sergio Costa (ultimo a destra) durante la sua visita agli impianti di Contarina che ricicla rifiuti

Sicurezza, la mossa di Veneto Strade: «Cambio di paradigma fondamentale, saranno i viadotti a dirci come stanno»

Sensori per monitorare la salute dei ponti

Otto milioni di spesa, il debutto a Cortina

Vernizzi: «Il sistema permetterà di valutare la reazione ai carichi dei manufatti»

IL PROGETTO

Un sistema di sensori per conoscere, in tempo reale, lo stato di salute dei ponti veneti. Nei prossimi sei mesi Veneto Strade lo sperimenterà sul ponte sul torrente Rudavoi sopra Cortina (vicino al Passo Tre Croci) e, se la prova darà esito positivo, lo estenderà a tutti gli oltre 500 ponti sotto la sua gestione, per una spesa stimata in circa 8 milioni di euro.

UN'APPE 4 TIPOLOGIE

Il sistema di monitoraggio, basato sull'Internet of things e ideato dalla startup di Treviso Diecipoins, è stato presentato ieri a Mestre dal direttore generale di Veneto Strade, Silvano Vernizzi. «Fino a oggi le verifiche sullo stato di salute dei ponti venivano fatte su segnalazione o a campione attraverso le classiche prove di carico», ha spiegato Vernizzi, «mentre oggi sono gli stessi ponti a dirci come stanno». Nel caso del ponte sul Rudavoi sono stati installati 15 sensori, di quattro tipi: 4 inclinometri, 4 estensimetri,

4 inclinometri e 3 distanzimetri. Gli strumenti registrano i movimenti del ponte 3 volte ogni 5 minuti e inviano i dati ogni 15 minuti agli ingegneri di Veneto Strade, che li possono leggere anche attraverso un'App dal telefonino. È normale infatti che, con il passaggio di mezzi pesanti, i ponti subiscano un leggero abbassamento ma ci sono dei parametri, superati i quali, scatta l'allarme. Veneto Strade ha individuato tre soglie d'allarme. Il colore giallo indica quando la strada si abbassa oltre 1,5 centimetri.

LE SOGLIE D'ALLARME

L'arancio si accende quando la differenza supera i 3 centimetri: in questo caso scatta automaticamente la chiusura di una corsia. Quando la differenza supera i 5 centimetri scatta l'allarme rosso e l'immediata chiusura del ponte per sottoporlo ad analisi più approfondite. Nel complesso il sistema di sensori permette quindi di valutare il ritorno elastico della struttura, e capire quindi se il ponte, caricato e poi scaricato di peso, torni esattamente alle condizioni iniziale, come dovrebbe essere. In caso contrario il ponte starebbe accumulando cedimenti. E in seconda battuta di valutare la

frequenza del ponte (come vibra la struttura) che deve essere il più possibile fedele alle condizioni contrattuali. L'intervento sul ponte della strada delle Dolomiti è costato 32 mila euro – comprese le prove di carico per tarare i sensori, realizzate il 20 maggio – quindi è di circa 8 milioni la stima della spesa per estendere il sistema a tutti i ponti della regione.

LE RISTRUTTURAZIONI

«È un cambio di paradigma fondamentale», dice Vernizzi, «perché sono i ponti a parlarci e a dirci come stanno». Il ponte sul Rudavoi è recente: fu inaugurato nel 2011, e andò a sostituire il ponte bailey provvisorio, posizionato dopo che il vecchio ponte era stato distrutto da un'alluvione nel settembre del 1997. Gode di buona salute, ma non per tutti i ponti veneti è così. In attesa di avere i risultati sulla sperimentazione, Veneto Strade sta già mettendo mano, per ristrutturarli, ai ponti più malandati. Tra tutti il ponte sull'Adige di Legnago (Verona). Nel complesso la Regione Veneto ha messo a disposizione della società guidata da Vernizzi 15 milioni di euro per la sistemazione dei ponti più vecchi, soprattutto a Belluno, Treviso e Verona. —

Francesco Furlan

© BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI





Il ponte sul Rudavoi, vicino al Passo Tre Croci, da cui prenderà avvio la sperimentazione di Veneto Strade

STREET ART

Banksy autentico a San Pantalon Palazzo a 4,5 milioni

Banksy ancora protagonista. Dopo la performance contro le navi e la polemica con la Biennale, il re della street art si palesa via web e "firma" il bimbo con palloncino a San Pantalon. Subito grande interesse dei turisti e valore immobiliare del palazzetto alle stelle: 4,5 milioni di euro. **MION** / APAG.21



L'artista senza volto «rivendica» il disegno sulla parete di un fabbricato in vendita a San Pantalon comparso la settimana scorsa

Il bambino con il fumogeno è autentico Sale il prezzo del palazzo firmato Banksy

Carlo Mion

Banksy conferma che il bimbo migrante di San Pantalon è suo e il valore del palazzetto che lo ospita sale all'improvviso. Ieri il celebre e geniale artista inglese ha "rivendicato" nel suo profilo Instagram lo stencil del bimbo che tiene in mano un fumogeno segnalatore e indossa un giubetto salvagente. Un chiaro riferimento ai bambini che attraversano il Mediterraneo nel tentativo di raggiungere l'Italia dalla Libia, migranti come i loro genitori. Alla fine Banksy mete a tacere tutti coloro, presunti esperti, pronti a sostenere che l'opera non era sua. E il sindaco Luigi Brugnaro è pronto a vincolare il muro del palazzetto che ospita lo stencil.

La conferma, alla fine, è arrivata. Con un post sul suo profilo Instagram, Banksy ha confermato la paternità della sua ultima opera, il bimbo migrante con la torcia affrescato su un palazzetto in Rio Novo. Una conferma ufficiale che appariva quasi scontata, non solo per lo stile inconfondibile, ma perché la comparsa dell'opera aveva preceduto di poco il clamoroso video - postato sempre su Instagram - con cui l'artista aveva raccontato il suo essersi finto pittore abusivo per denunciare la vergogna delle Grandi Navi, prima di essere sfrattato dai

vigili urbani da piazza San Marco dove un pittore di strada, che in molti pensavano fosse lui, voleva esporre l'installazione mobile «Venice in oil», un quadro scomposto raffigurante una grande nave da crociera. Installazione poi allestita in diversi punti del centro storico. Dalla piazza era stato allontanato per mancanza di permessi. Ma l'installazione era anche una performance dove il pittore di strada seduto davanti al quadro, che teoricamente interpretava Banksy, nell'esposizione di via Garibaldi, sarebbe un veneziano che fa la comparsa ed è stato in passato un professore. Un distinto professore di diritto marittimo in pensione veneziano. Si chiama Ivo Papadia, ha 82 anni ed è stato tra i fondatori della Liga veneziana e ora lo danno vicino ai venetisti fedeli a San Marco. Quando qualcuno gli ha chiesto, due giorni fa, se era lui l'uomo con il giornale, inizialmente ha sorriso, poi ha negato garbatamente e alla fine lo ha fatto in maniera più decisa. Ma a riconoscerlo sono stati i veneziani, commercianti e amici stretti, che lo vedono tutte le mattine in via Garibaldi. Nel tempo libero fa la comparsa, prestando il suo volto a set cinematografici non infrequenti in città. È probabile che proprio da questi suoi contatti sia stato raggiunto dagli emissari dell'artista in-

glese e ingaggiato per la performance, che si è svolta tra piazza San Marco e via Garibaldi il 9 maggio scorso.

L'aspetto più curioso della rivendicazione di Banksy, arrivata su Instagram ieri pomeriggio (due foto e subito migliaia di commenti) è costituito dall'improvviso lievitare del valore immobiliare del palazzetto sul quale Banksy ha deciso di fare la sua ultima opera con il bambino migrante. Poche ore prima dell'ufficializzazione della paternità dell'opera, l'immobiliare Engel&Volkers, aveva emesso un comunicato in cui magnificava le doti del palazzetto in Campo San Pantalon, sestiere di Santa Croce, in vendita per quattro milioni e mezzo di euro: 400 metri quadrati, otto camere da letto e due bagni.

Il sindaco ha fatto sapere che potrebbe chiedere la salvaguardia artistica dello stencil dell'artista dal volto misterioso, per evitare che qualcuno possa anche solo pensare di danneggiarlo o cancellarlo. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il disegno di Banksy sulla facciata del palazzo a San Pantalon, diventato meta di selfie e obiettivi fotografici. A destra, il palazzo prima dell'affresco dell'artista



PORTO DI TRIESTE: AUMENTO DEL 150% IN 5 ANNI

Un piano da 200 milioni per il maxihub dei treni

Dai diecimila treni all'anno di oggi a un potenziale di venticinquemila nel 2023. Sta tutto qui l'obiettivo di Trihub, il progetto di sviluppo infrastrutturale che Rete ferroviaria italiana e Autorità portuale si apprestano a

mettere in campo a Trieste, anche con l'aiuto di China Communications and Construction Company. Nel 2018 si è registrata la movimentazione di 9.700 convogli. **D'AMELIO / ALLE PAG. 6 E 7**

Un piano da 200 milioni per far lievitare i treni del 150% in cinque anni

L'ambizioso progetto infrastrutturale Trihub prevede di passare nel 2023 da 10 mila a 25 mila convogli. Campo Marzio e Servola tra gli snodi chiave

L'operazione prevede il riassetto di strutture esistenti insieme ad interventi ex novo

Entro il 2020 si punta alla riattivazione del bivio di San Giacomo Cantieri

Cruciale anche il ruolo della stazione di Opicina, centrale per i traffici verso Est

Diego D'Amelio

TRIESTE. Dai diecimila treni all'anno di oggi a un potenziale di venticinquemila nel 2023. Sta tutto qui l'obiettivo di Trihub, il progetto di sviluppo infrastrutturale che Rete ferroviaria italiana e Autorità portuale si apprestano a mettere in campo a Trieste, anche con l'aiuto di China Communications and Construction Company.

Nel 2018 i traffici dello scalo si sono tradotti nella movimentazione di 9.700 convogli in uscita e in entrata. La società Adriafer, deputata dall'Autorità portuale a gestire le manovre, ritiene che con le infrastrutture attuali si possa arrivare a 14 mila treni, grazie a miglioramenti operativi che dall'arrivo del presidente Zeno D'Agostino hanno permesso di spingere ogni anno più in là una capacità che partiva da seimila unità e sembrava ogni

volta giunta al suo limite.

Ma il porto cresce e gli espedienti organizzativi non bastano più. Ci vuole una rivoluzione ferroviaria e della necessità della cura del ferro si è accorta anche Roma, che attraverso Rfi e un cospicuo pacchetto di fondi statali punta a realizzare in cinque anni un piano da quasi duecento milioni che trasformerà la fisionomia della rete merci triestina.

L'intervento più ingente riguarda l'area di Campo Marzio, ma il programma prevede l'adeguamento del nodo di Villa Opicina, il ripristino della stazione di Aquilinia e la futuribile creazione di un nuovo polo a Servola. Non mancheranno poi interventi più minuti ma capaci di oliare il meccanismo complessivo, come nel caso del bivio della galleria di cintura e dei raccordi per la Piattaforma logistica e le aree ex Wartsila di FreeEste. Per concludere con la riapertura della

storica ferrovia Transalpina e migliorie lungo tutta la linea che porta verso Tarvisio, affinché la capacità triestina non incontri colli di bottiglia fino alla frontiera con l'Austria.

CAMPO MARZIO

La grande opera di Trihub è il riassetto di Campo Marzio, finanziato con cento milioni, metà messa a disposizione da Rfi e metà frutto di un finanziamento riconosciuto all'Autorità portuale dalla Banca europea per gli investimenti. I lavori prevedono l'abbattimento del muro che oggi separa il fascio di binari della stazione e



quello collocato parallelamente in regime di punto franco: l'unificazione permetterà di fare di Campo Marzio lo snodo più importante a servizio del porto e il centro direzionale delle manovre che interesseranno le aree del porto nuovo attraverso le stazioni di Servola, Aquilinia e San Sabba.

Il piatto forte sono gli investimenti sull'automazione degli scambi e su apparati tecnologici capaci di velocizzare le manovre. I binari di Campo Marzio verranno infine allungati per consentire la formazione di treni da 750 metri, ovvero lo standard più avanzato possibile, che sarà introdotto anche ad Aquilinia e Servola.

IL BIVIO E LA GALLERIA

Sebbene sia un'infrastruttura fondamentale per il porto, non tutti sanno che i treni carichi di container lasciano Trieste passando per la galleria di cintura, che percorre mezza città sottoterra e permette ai convogli di immettersi all'altezza di Barcola. Per prendere la galleria bisogna necessariamente partire da Campo Marzio: un percorso naturale per i treni caricati presso i moli V, VI e VII ma non per quelli che provengono dalla Ferriera e che in futuro partiranno dalla Piattaforma logistica o da FreeEste e che dovrebbero entrare in Campo Marzio trainati da locomotore diesel, invertire il senso di marcia, passare a trazione elettrica e ripartire verso la galleria, con aggravio di tempi e congestionamento dello snodo.

Da qui l'idea di riattivare entro il 2020 il cosiddetto bivio San Giacomo Cantieri, che permetterà l'ingresso diretto in galleria dei treni provenienti da Servola, Piattaforma logistica ed area ex Wartsila. Un intervento da 3 milioni di euro, capace tuttavia già oggi di alleggerire Campo Marzio di duemila treni all'anno e domani di dare respiro alla parte orientale del porto, dove si concentrerà lo sviluppo in futuro.

AQUILINIA E SERVOLA

Trihub prevede anche la creazione di una stazione ex novo a Servola, che potrà però nascere solo in caso di cessione da parte di Siderurgica triestina dei terreni dove oggi sorge l'area a caldo della Ferriera. Per ora si utilizzerà allora la stazione esistente, che servirà la Piattaforma logistica, la cui crescita potrà stimolare appunto la nascita del nuovo polo ferroviario. Per ora ci si limiterà a rimettere in funzione entro l'anno il vecchio binario che serviva lo Scalo legnami e che permetterà alla Piattaforma di fruire di quattro coppie di treni al giorno, contro le 25 che si avrebbero con la nuova stazione.

Diverso il discorso per Aquilinia, che sarà rimessa in funzione per gestire i traffici generati da FreeEste a Bagnoli e dal possibile terminal ungherese nell'area ex Teseco: un'operazione da venti milioni, comprendente la rimessa in funzione di undici binari entro il 2020, il loro collegamento con Servola e l'ingresso nella galleria di cintura attraverso il nuovo bivio.

LA TRANSALPINA

Il piano comporta poi l'adeguamento della stazione di Villa Opicina, da cui passa il 20% dei treni che lasciano il porto, diretti verso Slovenia e Ungheria. Quegli stessi convogli, ma anche una parte di quelli provenienti da Tarvisio via Aurisina, potranno in futuro arrivare al mare anche attraverso una via alternativa alla galleria di cintura. Trihub riattiverà infatti definitivamente la Transalpina, che collega Villa Opicina a Campo Marzio, con un binario unico di 15 chilometri, che non servirà solo per una linea storica a uso turistico ma in primo luogo per il traffico merci in entrata. La pendenza è tale infatti da sconsigliarne l'utilizzo per far salire convogli da duemila tonnellate, che potranno invece scendere agevolmente da

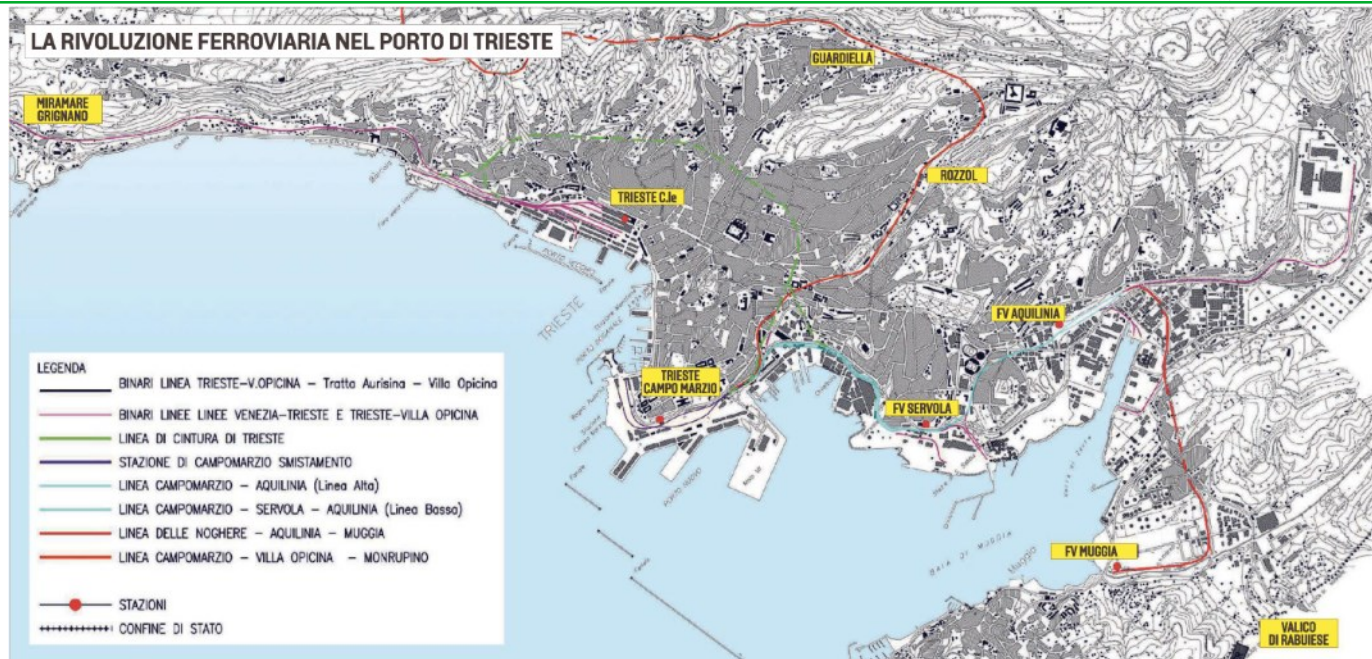
Villa Opicina, sgravando le infrastrutture attuali. Si tratta dell'alternativa al percorso abituale da 34 chilometri che porta i treni ad arrivare a Campo Marzio da Opicina, passando per il bivio di Aurisina e percorrendo poi la linea costiera e la galleria di cintura.

ASPETTANDO TRIHUB

Nei prossimi cinque anni, in attesa della rivoluzione, l'Autorità portuale cercherà di migliorare l'esistente con interventi di carattere organizzativo. Lo farà attraverso la propria Direzione infrastrutture ferroviarie e attraverso Adriafer, società in vendita ai tempi della presidenza Monassi ma rilanciata e mantenuta interamente pubblica dalla gestione D'Agostino, con una scelta unica nel panorama portuale italiano. L'Autorità decise infatti di mantenere il controllo di Adriafer e affidarle per intero le manovre ferroviarie interne allo scalo, cancellando così l'esistenza di tre diversi soggetti impegnati contemporaneamente. Ne è derivato un notevole risparmio sui tempi di lavoro, considerato che fino ad allora i treni erano movimentati da Adriafer in porto e da Serfer nel nodo di Campo Marzio, con l'assurda necessità di cambiare tre volte il locomotore per il passaggio da quello elettrico a quello diesel, in grado di portare il treno nelle zone non elettrificate.

Coi suoi 94 dipendenti e 13 locomotori, Adriafer si occupa della movimentazione dei treni da momento in cui escono dalla rete ferroviaria nazionale ed entrano in porto, con un dimezzamento dei tempi e dei costi rispetto all'epoca precedente. Un lavoro svolto nel 2018 per 9.700 volte fra convogli in entrata e in uscita: gli uomini dei treni di Trieste ritengono che, con un po' di limature, la capacità del porto possa essere spinta ulteriormente di mille unità all'anno fino al limite di 13-14 mila treni. —

 BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



LA SCHEDA



Il progetto

Lo sviluppo dell'hub di Trieste è stato progettato da Rete ferroviaria italiana e poggia su un investimento complessivo da quasi 200 milioni, in buona parte già finanziati grazie all'intervento pubblico.



Trihub

Il piano è stato successivamente battezzato Trihub e presentato nell'ambito della Eu-China Connectivity Platform, tavolo progettuale condiviso in cui Unione europea e Cina discutono sulla realizzazione in Europa di infrastrutture di comune interesse.



Il memorandum

Trihub è stato inserito nel memorandum firmato a Roma nel marzo scorso dall'Autorità portuale e dalla società cinese Cccc. Le parti si sono date tre mesi di tempo per discutere gli ambiti di intervento cinese nello sviluppo ferroviario di Trieste.



Le priorità

Gli interventi strategici riguardano Campo Marzio e Aquilinia, con quest'ultima oggetto dell'interesse cinese.

LE DIRETTRICI

La centralità del Punto franco all'ex Wartsilä

Da Muggia a Grignano, passando per Campo Marzio e Trieste centrale. Si sviluppa attraverso queste direttrici "Trihub", il maxi piano destinato a rivoluzionare i collegamenti ferroviari all'interno del porto. Centrale in particolare il ruolo di Aquilinia, al servizio del Punto franco all'ex Wartsilä. Da sinistra binari in area Noghere, un convoglio in Porto nuovo e un operatore al lavoro.



Tav e sblocca cantieri la prima resa dei conti

Il Dl in settimana nell'Aula del Senato. L'emendamento leghista: avanti i corridoi Ue

Giorgio Santilli

La prima partita postelettorale fra Lega e M5s in Parlamento riguarderà il decreto legge sbloccacantieri per cui si attendono ancora una quarantina di emendamenti annunciati dal governo. Lì si deciderà che direzione debba prendere il provvedimento fra riforma del codice appalti e commissari straordinari sulle opere. La Lega vuole una spallata su entrambi i fronti, M5s è più prudente per evitare di scoprire il fianco su temi sensibili come la corruzione negli appalti e le grandi opere.

Sarà comunque una partita ad altissima tensione, non solo perché il tema delle opere pubbliche è da sempre il più divisivo fra i due partner di governo (e una gestazione durata oltre tre mesi di questo decreto lo conferma), ma anche perché ad accrescere il livello dello scontro (e delle diffidenze reciproche) è la resa dei conti minacciata dalla Lega sulla Tav con l'emendamento Pergrefi.

La proposta leghista, che le opposizioni di Pd e Forza Italia hanno già detto di essere pronte a votare, conferma la priorità dei grandi corridoi europei Ten-T, fra cui c'è appunto la Torino-Lione. Un emendamento che non produce conseguenze dirette e immediate, ma assume grande valore politico e rischia di mandare in pezzi i difficili equilibri del governo gialloverde. Soprattutto, dovrebbe contribuire a far cadere il velo sul

compromesso ambiguo raggiunto sulla Tav il 9 marzo scorso, quando il premier Giuseppe Conte impose l'armistizio fra Salvini e Di Maio, non fermando i bandi di gara in corso di pubblicazione, ma promettendo una ridiscussione del progetto con il presidente francese Macron prima che gli appalti diventassero vincolanti.

In realtà, come si dice esplicitamente in casa leghista (e anche fra gli esperti che conoscono il dossier), gli appalti della Tav vanno avanti, non c'è stata nessuna battuta d'arresto. E, se non si troverà l'intesa Roma-Parigi-Bruxelles su un nuovo progetto, sarà impossibile fermare i lavori se non pagando prezzi altissimi in termini di penali e di perdite di finanziamenti Ue.

Dopo il risultato elettorale di ieri, la Tav sarà la prima bandiera leghista a essere piantata in nome dei nuovi equilibri di governo. Una spinta in questa direzione arriva anche dal voto piemontese che dai primi exit poll conferma il crollo M5s fra il 12 e il 16% (anche per l'ambigua difesa delle posizioni no-Tav) e un consenso complessivo intorno all'85% per le forze sì-Tav (il vincitore di centro-destra Cirio e il governatore uscente Chiamparino).

In aiuto dell'accelerazione leghista potrebbe arrivare anche la disponibilità Ue ad aumentare i fondi per il progetto, l'unico aspetto che sembra realisticamente modificabile dell'attuale piano.

Ma non sarà solo Tav, il tema delle grandi opere tornerà alla ribalta con la conversione del Dl sbloccacantieri. Il nuovo equilibrio di governo passerà da un piano condiviso delle opere da sbloccare e dei commissari da nominare. In fretta.

**Accelererà
la Torino-
Lione
e cadrà
il bluff
costruito
a marzo
della so-
spensione
dei lavori**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tanti progetti, nessuna soluzione**Trento, la mobilità urbana resta ancora un miraggio**

TRENTO. Tra progetti faraonici e rendering, naufraga la mobilità urbana. Gli ingorghi dei giorni scorsi hanno riportato il problema d'attualità. Bus a guida ottica, Val, metrò: tante ipotesi, ma il collegamento nord-sud è ancora irrisolto. Le corsie preferenziali per i bus sono l'unica strada praticabile a breve, ma per realizzarle bisogna togliere tanti parcheggi.

> **Gianfranco Piccoli** a pagina 21



• Un ingorgo all'ingresso della città

Tra progetti faraonici e rendering così naufraga la mobilità urbana

Nella morsa del traffico. Bus a guida ottica, Val, metrò: tante ipotesi, ma il collegamento nord-sud è irrisolto. Le corsie preferenziali per i bus sono l'unica strada praticabile a breve. Per farle bisogna togliere (tanti) parcheggi

• **Treni leggeri**

L'ipotesi contenuta nell'ultimo Pum
Costo: 1 miliardo

• **Metrò cittadino**

Sfrutta la Trento-Malè
Costo: 140 milioni

GIANFRANCO PICCOLI

TRENTO. È un po' come l'araba fenice. Nasce e risorge, con cadenze diverse, dalle proprie ceneri. Si è ripresentata con abiti sempre diversi, ma sotto il vestito la sostanza (poca) era sempre quella. Nel corso degli anni ha avuto tanti di quei nomi che si fa fatica a ricordarli tutti: autobus elettrici a guida ottica, filobus, metrò cittadino, treno cittadino, Val. Oggi si chiama Nordus, una crasi per descrivere il collegamento nord-sud della città, ma più che un progetto pare un concetto buono soprattutto per le tavole rotonde. Il tutto condito da luccicanti rendering a tre dimensioni. Sulla carta, Trento è la miglior città del mondo in quanto a mobilità sostenibile. Poi gli amministratori vanno in visita ad Innsbruck - città che per dimensioni, orografia e quantità di accessi quotidiani è del tutto simile a Trento - e la differenza in termini di trasporto pubblico risulta imbarazzante.

Ma lì hanno investito 400 milioni di euro.

Città in ritardo

La verità è che la città capoluogo è in ritardo clamoroso in termini di mobilità sostenibile ed oggi qualsiasi progetto infrastrutturale si deve scontrare con le ristrettezze economiche (che in altri tempi, quando si costruivano strade e gallerie, non c'erano). L'immobilismo sui temi della mobilità, per giocare con le parole, lo si legge chiaramente nella risposta all'interrogazione, di cui abbiamo dato conto ieri, presentata dai consiglieri Michele Brugnara, Emanuele Lombardo, Paolo Serra, Stefano Bosetti (tutti del Pd), Marco Ianes (Verdi) e Vanni Scalfi (Futura). Dal varo del Pum, quasi dieci anni fa, il traffico privato è rimasto invariato (nonostante si prevedesse una riduzione del 20 per cento entro il 2018 sulle principali direttrici), nuove corsie preferenziali per gli autobus non sono state fatte e il colle-

gamento nord-sud è rimasto un tratto di penna su una mappa intrappolato tra mille progetti dai costi insostenibili.

Dalla Val a Nordus

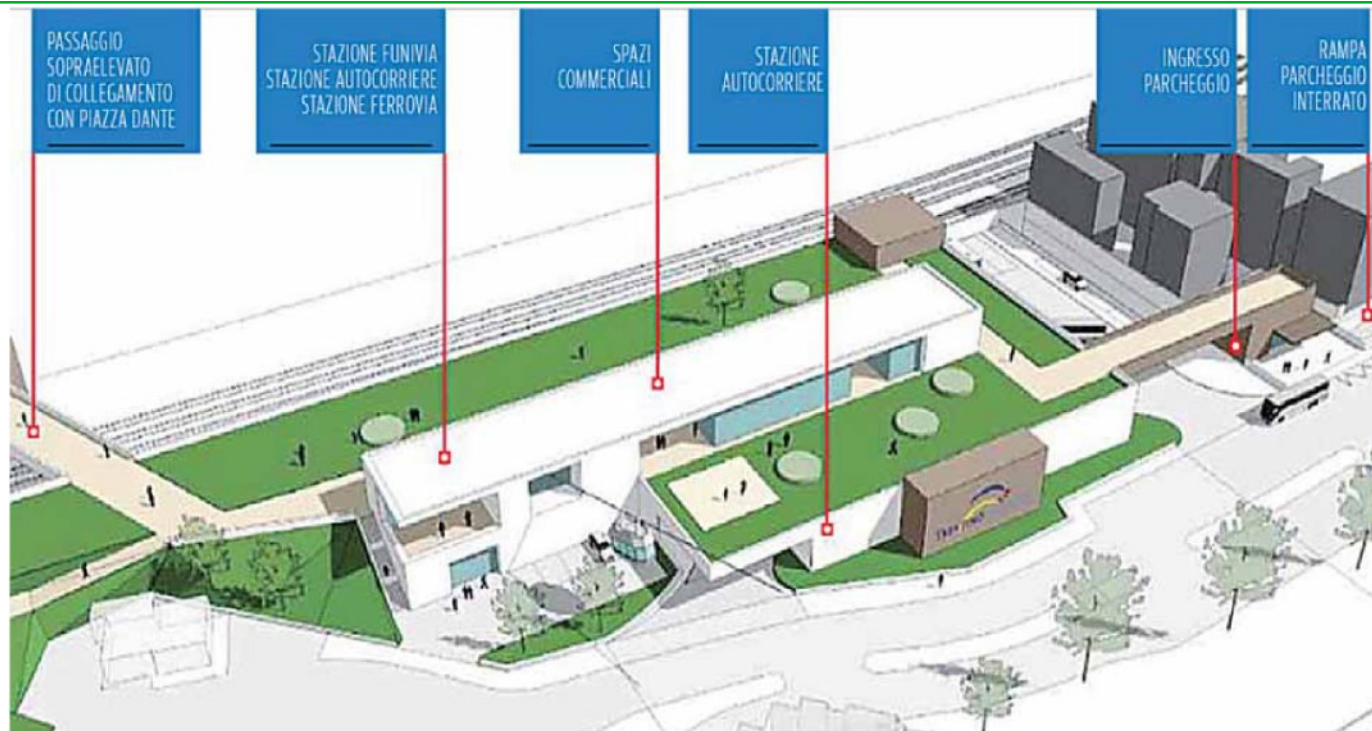
Proprio il nodo irrisolto del collegamento veloce nord-sud, seguendo quella che è la naturale conformazione della città (e senza aprire i capitoli funivia del Bondone e collegamento con Mesiano), rappresenta la spina nel fianco. In principio fu la Val, i treni leggeri già sperimentati a Torino e contenuti nel Piano della mobilità varato nell'ottobre del 2009: portata di 220 persone, silenziosità e facilità di accesso grazie alla li-



nea interrata o sopraelevata. Investimento previsto: 1 miliardo di euro. Nel 2011 è spuntata l'ipotesi, caldeggiata dalla Provincia, degli autobus elettrici a guida ottica (sperimentati a Bologna), mezzi che hanno il vantaggio di non richiedere interventi infrastrutturali. Nel 2014 un nuovo cambio di rotta, visto che ormai il progetto Val è naufragato sotto la voce "costi". Si passa così al treno cittadino, in buona sostanza un potenziamento della Trento-Malè con fermate al Muse, al Not e a Mattarello. All'epoca - siamo nell'estate del 2014 - si parla di una soluzione che deve arrivare a breve perché il nuovo ospedale è dietro l'angolo. L'investimento previsto, in questo caso, è 220 milioni: tanti, ma comunque infinitamente meno dei 1.000 milioni del Val. Nel 2016, per la prima volta si sente parlare di Nordus, il collegamento nord-sud. Questa volta il progetto, concordato da Provincia e Comune, prevede una metropolitana cittadina, con il raddoppio dei binari della Trento-Malè e una nuova zona di interscambio (treno, autobus, funivia, cuto e bici) all'ex Sit. L'investimento previsto si riduce ancora: 140 milioni.

Il nodo: bus o parcheggi?

Il resto è storia dei giorni dei nostri giorni, con il rispolverato progetto di interrimento della ferrovia che ha frenato di nuovo i ragionamenti sul collegamento di fondovalle. Al punto che l'assessore Alberto Salizzoni due giorni fa ha detto che - interrimento o no - qualcosa va fatto. La sensazione è nel breve-medio termine l'unica strada davvero praticabile, e non solo in senso metaforico, è quella delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici. Ma su questo punto pesa una scelta che, sul piano politico, è molto più che impopolare: per far spazio alle corsie preferenziali bisogna tagliare i posteggi. «È un cane che si morde la coda - ha commentato Salizzoni - se facciamo le corsie preferenziali eliminiamo i parcheggi, se teniamo i parcheggi continuiamo a favorire il traffico privato». Chiaro che questa ipotesi richiede una scelta politica coraggiosa. Non dimentichiamo che oggi la fontana del Nettuno è un'opera che soddisfa il senso estetico dei turisti (e non solo) e li rinfresca nelle torride giornate estive. Un tempo serviva a fare ombra alle auto posteggiate in piazza del Duomo.



• Il rendering della nuova zona di interscambio (treno, autobus, funivia, cuto e bici) all'ex Sit: l'ipotesi è stata presentata nel 2016



• Ogni giorno entrano in città 100mila veicoli

SUSEGANA

Con la pioggia non si asfalta Ponte Priula rinvia l'apertura

Le bizze del meteo fanno saltare ancora l'apertura del ponte della Priula sul Piave. Se ne riparlerà a metà giugno. **DAL MAS / APAG. 45**

DOPO QUELLA DEL 25 APRILE SALTA ANCHE L'INAUGURAZIONE DEL 2 GIUGNO

Ponte sul Piave, il meteo fa slittare ancora la riapertura

SUSEGANA. Il ristrutturato ponte sul Piave ha "saltato" la festa dei veneti, il 25 aprile, e salterà anche quella degli italiani, il 2 giugno. Tutta colpa del maltempo che sta ritardando i lavori. Per la "festa della Repubblica", infatti, il nuovo ponte non sarà pronto, bisognerà attendere probabilmente metà giugno. Le imprese stanno ultimando l'installazione dei caratteristici parapetti e mancano ancora qualche centinaio di metri. Gli operai stanno provvedendo all'ultima pavimentazione.

«Mi hanno detto – specifica la sindaca di Susegana, Vincenza Scarpa – che la difficoltà maggiore riguarda l'assenza di tempo soleggiato per più giorni, in modo da poter permettere il consolidamento dei materiali. Si tratta, quindi, di avere un po' di pazienza. Abbiamo atteso più di un anno e abbiamo un'ottima alternativa nella passerella a monte, quindi non sarà qualche giorno di atteso a fare problema – sottolinea Scarpa -. Siamo, anzi, tutti pronti a festeggiare».

La festa popolare sul ponte l'ha chiesta (ed ottenuta dall'Anas) il presidente della Regione, Luca Zaia, ancora l'anno scorso, sperando che fosse caduta il giorno di San Marco, il patrono dei veneti. La riapertura del ponte sarà dunque preceduta da un grande appuntamento popolare, con musiche e balli, sul ponte stesso; non mancherà un banchetto di piatti tradizionali. I primi a festeggiare – anticipa il presidente Zaia – dovranno essere i residenti di una parte e dell'altra del

Piave, Susegana e Nervesa, perché sono stati loro a subire i maggiori sacrifici. Con l'arrivo della struttura riqualficata, l'Anas andrà poi a chiudere il bye pass con il ponte bailey.

Sarà ripristinato anche il viale della Rimembranza e quindi dei cipressi che sono stati tolti per far transitare la nuova strada. Verrà quindi ridata dignità al monumento che ricorda i caduti sul Piave.

«Il ripristino del traffico sul ponte storico è molto atteso anche dalla destra Piave – conferma il sindaco di Nervesa Fabio Vettor -. Ogni giorno sono andato a controllare i lavori per capire quanto mancava alla loro conclusione. Ho riscontrato che sono andati avanti puntualmente, ma davvero nessuno immaginava questo meteo un po' pazzo. So che gli operai hanno lavorato spesso sotto la pioggia ma evidentemente ci vuole il bel tempo per consolidare il materiale».

A Ponte della Priula, intanto, in prossimità del ponte sta per aprire anche un nuovo locale, un ristorante qualificato che è il risultato di un'ottima ristrutturazione. «E' anche questo un segno di speranza», sottolinea la sindaca Scarpa. —

Francesco Dal Mas

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Lavori sul ponte. Sopra, i sindaci Vettori, Scarpa e Sozza

COMMERCIO Confapi fa il bilancio di 61 anni: l'Unione è preziosa

In Veneto 963 miliardi di export con l'Ue

VENEZIA - Un totale di 152 miliardi. È la somma delle esportazioni di beni e prodotti delle imprese di Padova in Europa dall'entrata in vigore dei trattati di Roma che sancirono la nascita della Cee (1° gennaio 1958) a oggi. Lo ha stimato Fabbria Padova, centro studi di Confapi, aggiornando i dati forniti da Unioncamere del Veneto ai valori attuali. Allargando la prospettiva al Veneto, la stima sale a un totale di 963 miliardi nel corso dei 61 anni che ci separano da quella data fondamentale. A pochi giorni dal voto, l'Associazione delle piccole e medie industrie ha voluto rimarcare quanto continuo le elezioni europee, perché il loro esito tocca la realtà del territorio in modo più concreto di quanto non si pensi comunemente. Nel complesso, le esportazioni nel continente da quando è entrata in vigore l'unione doganale incidono per il 62% di quelle complessive venete. Tornando allo specifico padovano va inoltre rimarcato come la tendenza degli ultimi anni sia quella di un aumento costante: nel 2016 le esportazioni delle imprese padovane verso i 28 stati dell'UE ammontavano a 5,470 miliardi, saliti a 5,728 nel 2017 sino ad arrivare a 6,035 nel 2019, con un'incidenza del 60,4% sul totale delle esportazioni della provincia (che è di 9,987 miliardi). "In vista dell'appuntamento elettorale di domenica troviamo doveroso tenere alta l'attenzione - afferma Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova -. Lo facciamo perché siamo fermamente convinti che, senza un mercato unico europeo, il nostro territorio non sarebbe mai diventato quello che spesso viene definito la locomotiva d'Italia. Al contrario, saremmo molto più poveri e deboli. Ed è necessario tenerlo presente oggi, nel momento in cui si assiste continuamente a prese di posizione populiste che spingono nella direzione opposta".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Unione europea Gli albori negli anni 50



FERROVIA Adria-MestreAppalto da 205 mila euro
per la manutenzione

CAVARZERE - Sistemi Territoriali spa, l'azienda pubblico-privata che gestisce le ferrovie e le idrovie in Veneto, ha indetto una gara d'appalto per i lavori di manutenzione inerenti a tutti gli impianti tecnologici di sicurezza presenti sulla linea ferroviaria tra Adria e Mestre. La stima dell'appalto è di 205.983,46 euro, l'aggiudicazione verrà assegnata alla ditta che proporrà maggior ribasso. La durata dei lavori sarà di un anno, con una proroga per un ulteriore anno. La domanda dovrà pervenire entro e non oltre il 25 giugno alle 12. In data 27 giugno alle 14.30 saranno aperte le offerte e verrà aggiudicato l'appalto.

Una notizia importante per tutti coloro che frequentano giornalmente questa tratta ferroviaria, che per due periodi, durante l'estate, sarà interrotta nel tratto tra Piove di Sacco e Mestre, con la sostituzione dell'autobus, dal 29 luglio all'11 agosto e nel tratto Piove di Sacco Adria dal 19 agosto all'1 settembre. Si tratta di una interruzione per opere di manutenzione a ammodernamento. I lavori, del valore di circa 1,5 milioni di euro, erano stati programmati da tempo e porteranno a ridurre di alcuni minuti il ritardo di ogni corsa, con l'introduzione del nuovo sistema di gestione della linea a binario unico. Tra le opere previste verranno tolti alcuni binari, sistemate alcune curve e rifatti dei cambi nelle stazioni, oltre ad alcuni ponti proprio nel territorio di Cavarzere.

S. S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

