

## Rassegna del 24/01/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

24/01/2019	Arena	9 Edifici e sicurezza con la Finanziaria stanziati 5,8 milioni	Va.Za.	1
24/01/2019	Gazzettino Venezia	3 Scuole e immobili pubblici, stanziati quasi 3 milioni per far partire i cantieri	Guidone Paolo	2
24/01/2019	Piccolo	7 Saro, Riccardi e Bini a Udine per il focus sull'edilizia	M. B.	3

### SCENARIO

24/01/2019	Arena	9 Il mercato immobiliare riparte Verona cresce più velocemente	Zanetti Valeria	4
24/01/2019	Arena	11 Brescia-Verona, ecco dove passa la Tav - Tav Brescia-Verona Ecco dove passerà	Mozzo Paolo	6
24/01/2019	Arena	12 Treni che viaggiano fino a 300 all'ora A Peschiera tutelati i «tesori» I raccordi viabilistici - A Peschiera salvaguardati i due «tesori»	Scapini Alberto	9
24/01/2019	Arena	14 Studi geologici e interventi di consolidamento	K.F.	12
24/01/2019	Arena	13 Treni a 300 all'ora attraverso dieci Comuni	K.F.	15
24/01/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10 «Alemagna», le varianti in ritardo Ma la Statale diventerà hi-tech	Piol Davide	18
24/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4 Valdastico, accordo sul tracciato - Valdastico: il Mit chiede un progetto unitario D'accordo Trentino e Veneto	M.Za.	19
24/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11 Autovie, aumentano i Tir	...	21
24/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Umberto I, sì delle banche al piano «Meno cubatura ma più qualità»	A.Zo. - Gi.Co.	22
24/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9 Mose, test sulle paratoie tra un mese E nasce la task force per la gestione	Zorzi Alberto	24
24/01/2019	Corriere delle Alpi	2 Partono i lavori sulla sp 20 bloccata con i new jersey	G. SAN.	25
24/01/2019	Corriere delle Alpi	27 Anas: «Pronti a fine aprile i progetti delle varianti» - Anas e Alemagna «Entro aprile pronti i progetti delle 4 varianti»	Segafreddo Alessandra	26
24/01/2019	Corriere delle Alpi	19 Adeguamento sismico, un milione dalla Regione	...	28
24/01/2019	Gazzettino	15 Negate le proroghe per i lavori del Mose	r.br.	29
24/01/2019	Gazzettino	15 Valdastico, Veneto e Trentino presenteranno un nuovo progetto	...	30
24/01/2019	Gazzettino	15 Mondiali di sci Anas fissa tempi e obiettivi per l'Alemagna	Tormen Damiao	31
24/01/2019	Gazzettino	15 Autovie Camion in aumento sulla Venezia-Trieste	...	33
24/01/2019	Gazzettino	15 Raddoppio del ponte sul Meduna, altolà M5s in Friuli	Agrusti Marco	34
24/01/2019	Gazzettino Friuli	5 Sempre più tir, A4 sotto "assedio"	A. i.	35
24/01/2019	Gazzettino Friuli	5 Il test decisivo dopo i lavori - Dopo la messa in sicurezza test decisivo per il ponte	D. z.	37
24/01/2019	Gazzettino Pordenone	7 Sottopasso Cappuccini Strada di nuovo chiusa	...	38
24/01/2019	Gazzettino Pordenone	19 Rotatoria più sicura Il cantiere può ripartire	E. M.	40
24/01/2019	Gazzettino Rovigo	11 Via al collaudo: chiuso il ponte per Rosolina - Ponte Rantin chiuso per collaudo	Cacciatori Elisa	41
24/01/2019	Gazzettino Venezia	2 Mose, compensi segreti per i nuovi super consulenti - Mose, altri due superconsulenti Il Cvn "oscura" i loro compensi	Brunetti Roberta	43
24/01/2019	Gazzettino Venezia	2 Comune e Porto, c'è l'accordo per la gestione dei dati meteo	...	45
24/01/2019	Gazzettino Venezia	15 Oggi la sentenza sul Gpl. Quattro anni di bocche cucite e ritardi sospetti	Perini Roberto	47
24/01/2019	Gazzettino Venezia	11 No di due banche alla proposta per l'ex Umberto I - Umberto I, due banche si oppongono In bilico il concordato fallimentare	Fenzo Fulvio	48
24/01/2019	Gazzettino Venezia	20 «Tanti cantieri ma il Comune non ne trae alcun beneficio»	Babbo Giuseppe	50
24/01/2019	Giornale di Vicenza	14 Si "sblocca" la Tav, incontro a Roma	NI.NE.	51
24/01/2019	Giornale di Vicenza	8 Le compravendite di case in ripresa Ma prezzi in calo	...	52
24/01/2019	Giornale di Vicenza	8 «L'affitto breve rende» La startup lo valorizza	Bassan Roberta	54
24/01/2019	Giornale di Vicenza	8 Il mercato turistico in Altopiano "tira"	...	55
24/01/2019	Giornale di Vicenza	11 Toninelli rilancia la Valdastico Nord «Nuovo progetto»	Erle Piero	56
24/01/2019	Giornale di Vicenza	11 Pedemontana: un caso da tv nazionale, ma ci vorrà ancora tempo per aprirla	...	58
24/01/2019	Giornale di Vicenza	11 Avanzano i lavori per i Mondiali di sci di "Cortina 2021"	...	59
24/01/2019	Giornale di Vicenza	11 Venezia-Trieste, sale il traffico camion: +2,98%	...	60
24/01/2019	Giornale di Vicenza	36 Rescissione legittima ma il "pasticcio Nardini" turba l'Anticorruzione	Saretta Enrico	61
24/01/2019	Italia Oggi	9 La Tav in Veneto rischia di finire in tribunale	Merli Filippo	64
24/01/2019	Mattino Padova	17 Brexit, servito un conto salato A Padova costerebbe 58 milioni	Sandre Riccardo	65
24/01/2019	Nuova Venezia	21 Accordo Porto-Centro Maree per il monitoraggio acque alte	...	66
24/01/2019	Nuova Venezia	31 Idrovia, il sindaco Dori chiede un nuovo studio sull'impatto in laguna	Abbadir Alessandro	67

24/01/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	13	Valdastico Nord, si riparte da zero Toninelli: progetto nuovo e condiviso	<i>Al.Sal.</i>	68
24/01/2019	<b>Piccolo</b>	12	Castagna: più Tir in autostrada Completare presto la terza corsia	...	69
24/01/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	23	Milano chiede il certificato di idoneità statica dei vecchi edifici - Milano impone il certificato statico per i vecchi edifici	<i>Fossati Saverio</i>	70
24/01/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	24	Pedemontana è scontro al Tar «Convenzione da cancellare» - La Pedemontana finisce in aula «Il giudice cancella la convenzione»	<i>Cipolla Federico</i>	71
24/01/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	24	Impianti per l'asfalto, boom di richieste «È l'effetto- superstrada, serve uno stop»	<i>F. C.</i>	73
24/01/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	27	Finire il Terraglio Est ora si fa sul serio	<i>Marcon Matteo</i>	74
24/01/2019	<b>Voce di Rovigo</b>	3	Brexit, conto da 7,7 milioni di euro	...	75

**EDILIZIA.** Per i Comuni sotto i 20mila abitanti

# Edifici e sicurezza con la Finanziaria stanziati 5,8 milioni

## Trestini: «Ance al fianco degli enti per accelerare le procedure»

Stanziati i fondi per la messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio dei Comuni sotto 20mila abitanti. La legge di Stabilità mette a disposizione 400 milioni di euro; il 10 gennaio è stato firmato il decreto del ministero degli Interni che finanzia a pioggia gli interventi dei piccoli Comuni, che potranno accedere agli stanziamenti senza istruttoria, in funzione del numero di abitanti. Nel Veronese, come segnalato nei giorni scorsi da Confartigianato, gli ipotetici destinatari sono 92 su 98, pari al 93,9% delle amministrazioni. L'importo disponibile è di oltre 5 milioni di euro. L'unico vincolo è temporale: i lavori devono iniziare prima del 15 maggio 2019, pena la revoca del contributo.

Ance Verona invita a non temporeggiare. «Bisogna fare presto e pianificare la rapida apertura dei cantieri, per

non sprecare un'occasione preziosa», ammonisce Carlo Trestini, presidente dei costruttori scaligeri. «Per il Veronese sono stati stanziati 5,8 milioni. Ance è a disposizione per fornire ai Comuni tutto il supporto necessario ad accelerare le tempistiche».

Secondo Trestini, lo stanziamento è esiguo, «ma accessibile a tutti. L'Ance ha fortemente voluto un piano di piccole opere, perché più semplici da avviare, più capillari nel raggiungere i territori, nel riversarsi nell'economia locale. Ci auguriamo che in futuro lo strumento sia incrementato e potenziato così da poter essere usato su più ampia scala». Saranno assegnati 40mila euro ai Comuni con meno di 2mila abitanti, 50mila tra 2.000 e 5.000 abitanti, 70mila da 5.000 a 10.000 e 100mila euro alle amministrazioni tra 10mila e 20mila abitanti. • **Va.Za.**



Carlo Trestini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Scuole e immobili pubblici, stanziati quasi 3 milioni per far partire i cantieri

**DAL GOVERNO I FONDI PER I COMUNI CON MENO DI 20MILA ABITANTI CAVALLIN (ANCE): «OCCASIONE PREZIOSA»**

## LAVORI PUBBLICI

VENEZIA soldi ora ci sono. In tutto sono 2 milioni 830mila euro stanziati dal Governo Conte e destinati ai Comuni della provincia di Venezia con meno di 20mila abitanti, che saranno immediatamente disponibili per permettere ai sindaci di avviare piccoli interventi di messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio comunale per l'anno in corso.

I cantieri dovranno partire entro il 15 maggio e per non creare intoppi burocratici saranno appaltabili attraverso procedure veloci. Il finanziamento è previsto all'interno del piano contenuto nella Legge di Bilancio 2019 che assegna complessivamente ai Comuni circa 400 milioni di euro. Lo sblocco dei fondi è frutto dell'azione di Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, presso il Governo e ricalca il modello spagnolo per la cantierizzazione di piccole opere pubbliche che permetterà ai Comuni di usufruire di un contributo statale destinato ad interventi non già integralmente finanziati e aggiuntivi rispetto alla programmazione triennale.

La stessa Ance Venezia fa sapere come questo finanziamento rappresenti «un'occasione da non sprecare preziosa per il territorio» e di essere pronta a mettersi a disposizione dei 35 Comuni veneziani beneficiari, invitando i sindaci ad attivarsi subito con l'obiettivo di aprire i cantieri in tempi rapidi. In caso di mancato avvio dei lavori nei termini previsti o di parziale utilizzo dei fondi stanziati, questi verranno revocati e riassegnati.

«Il piano del Governo costituisce un modello per accelerare l'utilizzo di risorse utili per il territorio - commenta Ugo Cavallin, presidente di Ance Venezia - ed è un punto di partenza per avviare un sistema che, se dimostrerà di funzionare, in futuro potrà essere incrementato e potenziato. Bene che si riparta dai piccoli cantieri che in questa occasione serviranno soprattutto per mettere in sicurezza le nostre scuole - spiega Cavallin - ma questo intervento da solo non sarà sufficiente a far ripartire un settore, quello dell'edilizia, che è in agonia, perciò ora ci aspettiamo che ripartano anche le grandi opere pubbliche, le gradi infrastrutture che sono ferme da anni e che sono le uniche in grado di far ripartire tutta l'economia». Esultano per il risultato ottenuto le deputate veneziane Giorgia Andreuzza e Ketty Fogliani, della Lega. «Grazie a questo Governo abbiamo sbloccato interventi utili per il territorio e per le esigenze dei cittadini. In queste ore stanno partendo le lettere a firma Matteo Salvini indirizzate ai sindaci italiani tra i quali ci sono 35 primi cittadini di comuni della provincia di Venezia».

Questi i Comuni veneziani che ne beneficeranno: 100mila euro a Concordia Sagittaria, Vigonovo, Campolongo Maggiore, Musile di Piave, Caorle, San Michele al Tagliamento, Eraclea, Pianiga, Salzano, San Stino di Livenza, Camponogara, Cavallino-Treporti, Cavarzere, Dolo, Noale, Marcon, Santa Maria di Sala, Scorzè. Settantamila euro ai Comuni di Fossalta di Portogruaro, Ceggia, Meolo, Noventa di Piave, Fossò, Campagna Lupia, Stra, Quarto d'Altino, Fiesso d'Artico. Cinquantamila euro ai Comuni di Teglio Veneto, Gruaro, Cona, Cinto Caomaggiore, Annone Veneto, Fossalta di Piave, Pramaggiore, Torre di Mosto.

**Paolo Guidone**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA AI CANTIERI Dal Governo i soldi per l'edilizia pubblica



PRESIDENTE Ugo Cavallin



## CONVEGNO

## Saro, Riccardi e Bini a Udine per il focus sull'edilizia

TRIESTE. Progetto Fvg punta sui cantieri per rivitalizzare l'edilizia, traino dell'economia. Oggi a convegno la cifica coordinata da Ferruccio Saro organizza a Udine, dalle 18.30 all'hotel Executive, il convegno "Sblocca cantieri. Iniziative per accelerare le opere pubbliche e la salvaguardia del territorio". A moderare l'appuntamento sarà il capogruppo in Regione Mauro Di Bert, mentre Fabio Millevoi, direttore di Ance Fvg, introdurrà l'argomento.

Attesi anche i contributi del segretario generale di Cisl Fvg Alberto Monticco, del segretario di Anci Fvg Alessandro Fabbro, del presidente del collegio dei Geometri udinesi Lucio Barbiero. Prima delle conclusioni di Saro sono in programma gli interventi dei due assessori Riccardo Riccardi (delegato alla Protezione civile) e Sergio Bini (Attività produttive), il "papà" di Progetto Fvg. Il tema è tecnico, ma non manca qualche risvolto politico. Saro e Riccardi, dopo un lungo periodo di gelo, hanno ricucito i rapporti e c'è ora l'occasione di rivederli allo stesso tavolo. Uniti dai contenuti del convegno anche Riccardi e Bini, membri di giunta ma referenti politici di due movimenti, Forza Italia e Progetto Fvg, che stanno andando a caccia di iscritti. A stupire è l'assenza di Graziano Pizzimenti, assessore a Infrastrutture e Territorio che, sulla questione cantieri, ci si sarebbe aspettati di vedere coinvolto. —

M.B.

CC BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



**RESIDENZIALE.** Le indicazioni dei dati preconsuntivi raccolti dall'Ufficio studi nazionale Fimaa relativi all'anno scorso

# Il mercato immobiliare riparte Verona cresce più velocemente

In aumento gli scambi a +5%; prezzi stabili, tempi di vendita calati. Nel 2018 la città scaligera meglio del resto d'Italia. Previsioni buone anche per il 2019

**Valeria Zanetti**

Scambi in aumento, in media +5%. Prezzi stabili. Tempi di vendita scesi a circa 6 mesi. Sconti chiesti in chiusura di trattativa del 10% sull'offerta iniziale. Il mercato degli immobili residenziali a Verona e in parte della provincia si è rimesso in moto.

**STUDIO.** Lo certificano i dati preconsuntivi, relativi al 2018, raccolti dall'Ufficio studi nazionale Fimaa, la Federazione italiana mediatori agenti d'affari (12mila agenzie immobiliari associate per oltre 40mila operatori) aderente a Confcommercio-imprese per l'Italia. Lo studio è stato coordinato da Andrea Oliva (Fimaa) con la direzione scientifica di Stefano Stanzani (Università di Bologna). L'evidenza è che l'anno scorso ha chiuso in città meglio che nel resto del Paese, dove si registra ancora un calo dei prezzi, al -1,4% circa, che si accentua nei centri minori, toccando il -2,4%. Il nuovo ha rappresentato il 10% del totale degli immobili andati a rogito.

**COMMENTO.** «Il mercato delle compravendite residenziali è composto mediamente nel Paese da un 87% di case usate, la cui offerta resta preponderante rispetto alla do-

manda», chiarisce Oliva, «e ciò in diversi contesti frena gli scambi». Non in città dove sono buone anche le previsioni per il 2019. Il capoluogo scaligero è tra i pochi per il quale sono formulate stime positive sia per le compravendite, che dovrebbero salire, che per i prezzi, in recupero.

In regione buone anche le prospettive per Venezia, con prezzi +0,5% già l'anno scorso, che dovrebbero mantenersi anche nei prossimi mesi, con incremento degli scambi. Mentre Vicenza, altra città veneta di medie dimensioni studiata nel report, affronterà una fase di complessiva stabilità.

«In riva all'Adige, si torna a comprare casa, come abitazione o per investimento. Il centro storico fa da traino», afferma Francesco Gentili, presidente di Fimaa locale, alla quale aderiscono un centinaio di imprese per circa 180 agenti di città e provincia. «Pure la prima periferia, che ha sofferto fino all'anno scorso, è in ripresa. Chi non trova soluzioni adeguate nel cuore cittadino, dove un bilocale in un contesto di pregio può valere anche 300mila euro, infatti, cerca in Borgo Milano o, ad esempio, Borgo Venezia», prosegue. Il centro è appetibile anche a chi vuole destinare l'appartamento ad af-

fitti turistici e a chi punta sulla locazione tradizionale, con canoni in incremento ed una clientela di livello. «In zona Duomo si riescono ad affittare bilocali senza garage per cifre interessanti che sfiorano gli 850-900 euro mensili, mentre nella periferia più prossima si toccano i 500-600 euro», esemplifica.

**FUORI CITTÀ.** Meno omogeneo il quadro in provincia dove tengono bene la Valpolicella e la sponda veronese del Garda. In crescita le compravendite di immobili per prima casa soprattutto nell'immediato entroterra del Lago, in centri come Cavaion. «Le difficoltà riguardano invece ancora la Bassa e l'Est veronese, dove rimane da smaltire uno stock di appartamenti e villette, mai usati e già datati», spiega Gentili. Criticità anche nel Villafranchese, dove i prezzi non sono più risaliti dopo la crisi.

**QUALITÀ E MUTUI.** Qualità, ubicazione e risparmio energetico sono elementi che incideranno sempre di più nell'orientare la domanda all'acquisto. «I tassi di interesse sui mutui dovrebbero rimanere stabili. Per questo il 2019 sarà un altro anno ideale per acquistare immobili», concludono da Fimaa. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il settore a Verona



Fonte: Fimaa, Federazione italiana mediatori agenti d'affari

## La ripresa

### Per l'acquisto 4 anni e 6 mesi di stipendio

Bastano quattro annualità e 6 mesi di stipendio a Verona, per acquistare casa. Due anni fa serviva un mese in meno. Segno che i prezzi si stanno riprendendo ma con un ritmo lentissimo. Nel 2008 occorrevano 6 anni e due mesi per concludere. Tempistica ancora mediamente necessaria ora a livello nazionale. I conti li ha fatti Tecnocasa, sulla base dei dati delle abitazioni in vendita nelle filiali territoriali e ipotizzando che tutto lo stipendio dell'acquirente sia destinato all'acquisto casa. Si è tenuto conto dei dati Istat sulle retribuzioni contrattuali annue per dipendente a tempo pieno. Il tempo per ammortizzare l'acquisto di un'abitazione è più breve a Verona che altrove e concludere l'affare con un rogito conviene ancora rispetto a 10 anni fa.

I veronesi non si sono lasciati scappare l'opportunità. L'Ufficio Studi ha elaborato l'identikit del compratore che ha sottoscritto un finanziamento ipotecario attraverso le agenzie Kiron ed Epicas. L'età media di accensione di un mutuo per acquisto prima casa si aggira sui 39,2 anni. Il 39% rientra nella fascia di età compresa tra 35 e 44 anni. Il finanziamento dura 25 anni. Il 48,2% dei contratti stipulati è a tasso fisso. L'importo richiesto è di poco inferiore ai 110mila euro.

● Va.Za.



Francesco Gentili

DOCUMENTO ESCLUSIVO. Il progetto esecutivo depositato al ministero con le fotografie aeree dei Comuni delle zone coinvolte

# Brescia-Verona, ecco dove passa la Tav

Tutto il tracciato chilometro per chilometro. Nuovi ponti e gallerie per la linea che affianca solo a tratti l'autostrada

Quattro viadotti e quasi metà del tracciato in galleria. Svelato, chilometro per chilometro, il tracciato della linea ferroviaria Tav tra Brescia Est e Verona. Il progetto esecutivo è stato depositato al ministero delle Infrastrutture: un elaborato da migliaia di pagine corredato da foto aeree della tratta, che ha un costo di 3,2 miliardi di euro. Il tracciato attraversa dieci Comuni

ni e ha una lunghezza di 40,2 chilometri (50 con il quadruplicamento di Brescia Est e l'interconnessione Verona Mercè) di cui 17,6 in rilevato. La velocità massima dei treni potrà arrivare a 300 chilometri orari tra Calcinato a Sommacampagna e la linea affianca a tratti l'autostrada. Ecco, punto per punto, il tracciato in una inchiesta a cura di Alberto Scapini. [PAG 11 a 15](#)

**TRALAGO E PIANURA.** Numeri ed interventi dell'opera che interessa anche il territorio scaligero

# Tav Brescia-Verona Ecco dove passerà

Nuovi ponti e gallerie per la linea che affianca a tratti l'autostrada e attraversa anche zone di elevato pregio ambientale

Paolo Mozzo

L'Alta velocità ferroviaria è ora in numeri e parole. Un progetto esecutivo della linea che attraverserà in diversa misura secondo i luoghi, il paesaggio dell'alta pianura veronese e veneta. La tratta che interessa la provincia scaligera è la prosecuzione naturale di quella in territorio bresciano. E come questa corre, per quanto riguarda l'Alta capacità (ovvero la possibilità di aumentare il numero di convogli in transito, ndr) a ridosso dell'autostrada «A4».

**GALLERIE.** Sono numerosi gli interventi strutturali, definiti nel linguaggio tecnico «opere d'arte», soprattutto nel tratto compreso tra Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda. Nel primo tratto in territorio veronese spiccano in particolare le due gallerie. La prima «Santa Cristina» sarà lunga poco più di 312 metri. Ben più articolato

il passaggio nell'area morenica a ridosso del Santuario del Frassino: il tunnel è definito appunto «Madonna del Frassino» ma si tratta in realtà di tre tratte (Ovest - Colle Baccotto - Est) per una lunghezza totale di poco meno di due chilometri di cui solo quella centrale e più corta (232 metri) sfrutta una passaggio «naturale».

Lo sviluppo di tale tracciato si estende dal complesso industriale «Franke» fino al cavalcavia dell'autostrada ad Ovest del fiume Mincio, che la linea scavalca con un viadotto lungo quasi 320 metri; l'interferenza con le rampe dello svincolo autostradale di Peschiera viene risolta con la realizzazione di tre «sottovia» seguiti poi da una galleria artificiale, che porterà il nome di «Paradiso». Poco oltre un passaggio in tunnel: 290 metri definiti «Svincolo Castelnuovo» per correre poi oltre l'autostrada «A4» e puntando verso Nord affiancando i binari della linea esistente

te Milano-Venezia.

**AMBIENTE.** Lo stesso progetto esecutivo menziona i temi ambientali che, negli ultimi anni, hanno animato il dibattito. «La zona interessata dalle suddette opere è di particolare pregio ambientale», si legge nel documento. «Da questo punto di vista la componente maggiormente interessata risulta il paesaggio per la presenza delle colline moreniche e di elementi di valore storico-culturale quali il Santuario Madonna del Frassino, il Forte Baccotto entrambi vincolati» in base alle norme di tutela dei beni ambien-



tali.

**VIADOTTI.** La linea prosegue in direzione di Verona con un'ulteriore galleria «a canna singola» («San Giorgio», 3,4 chilometri di lunghezza) che consente l'attraversamento dell'autostrada Brescia-Padova, nelle due direttrici. Solo 600 metri dopo il tracciato attraversa, in direzione Est, il torrente Tionello e il fiume Tione con due viadotti, lunghi rispettivamente 22,80 e 122,80 metri. Dopo la galleria «San Giorgio», la linea continua parallela a quella già esistente fino alla fine, con una serie di scambi in corrispondenza dello scalo merci di Verona che sarà, comunque, percorribile con una velocità commerciale di 100 chilometri l'ora.

«**INVASIONI.** L'affiancamento con l'autostrada e all'autostrada per lunghi tratti ha imposto ai progettisti di tenere conto di possibili «interferenze» e del pericolo di «invasione» delle sedi ferroviarie da parte di veicoli. Eventualità di cui, specifica il progetto, «si è tenuto conto» prevedendo «uno studio delle condizioni di potenziale interferenza che si possono verificare tra le due infrastrutture» a causa della possibile invasione da parte dei veicoli, o carichi trasportati.

Un'altra problematica, esaminata in dettaglio nel progetto, è il previsto impatto dell'opera da realizzare con le altre preesistenti e le linee «storiche» già attive. La conseguenza, nel corso dei lavori, saranno rallentamenti dei convogli o interruzioni della circolazione da concordare con Rfi. È il prezzo da pagare, al di là dei costi effettivi, per realizzare la «grande opera» che da anni domina nel dibattito nazionale e locale. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il lungo cammino del progetto

Il cammino progettuale della Tav Brescia Verona non è stato una marcia trionfale. Il progetto definitivo, presentato nel 2014, è stato accolto da centinaia di osservazio-

ni di enti locali, consorzi e privati. Una bocciatura era arrivata dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, per carenze tecniche, e poi dalla Corte dei Conti. Nel 2017 il go-

verno Gentiloni approvò il progetto definitivo, imponendo ai progettisti 309 prescrizioni, in particolare sull'impatto ambientale. Prescrizioni recepite nel piano esecutivo.



### Le cifre

# 118

#### LA POTENZIALITÀ IN TRENI PER SINGOLA GIORNATA

La stima relativa alla linea di Alta capacità che sarà realizzata e servirà il traffico delle merci

# 3

#### LE GALLERIE PREVISTE NELL'AREA GARDESANA

In particolare la zona del Frassino sarà attraversata con tratti in tunnel della linea

### Le cifre

# 300

#### LA VELOCITÀ IN CHILOMETRI L'ORA DELL'ALTA CAPACITÀ

Il vantaggio legato al nuovo tracciato sta anche nell'aumento della capacità di transito

# 2

#### I CORSI D'ACQUA PRINCIPALI DA ATTRAVERSARE

I fiumi Chiese e Mincio richiedono la costruzione di ponti, il più lungo quello che per l'emissario del lago



Il progetto esecutivo corredato dalle tavole fotografiche



Un treno Freccia Rossa in servizio sulla linea ad Alta velocità

## UN DOSSIER COMPLETO

Treni che viaggiano fino a 300 all'ora  
A Peschiera tutelati i «tesori»  
I raccordi viabilistici

► PAG 11 a 15



Un treno dell'alta velocità proveniente da Milano e fermo alla stazione di Brescia. La nuova tratta verso Verona sta entrando, salvo sorprese, nella fase di inizio lavori

**TERRITORIO DA TUTELARE.** L'edificio cinquecentesco verrà monitorato durante i lavori di realizzazione e anche nei mesi successivi, quando la linea sarà operativa

## A Peschiera salvaguardati i due «tesori»

### Il Santuario del Frassino e il laghetto sono da tempo al centro dell'attenzione: il piano prescrive misure di tutela

A Peschiera la zona più critica del tracciato in territorio veronese: l'area è quella dove sorgono autentici «tesori» d'arte e zone di pregio naturalistico.

Si tratta del santuario e del laghetto del Frassino. Il primo, di origine cinquecentesca, si trova a sud del tracciato dell'autostrada A4 e vedrà la realizzazione della galleria artificiale a circa 100-160 metri di distanza dalla propria facciata.

Il laghetto, inserito nella rete Natura 2000 come Sito di importanza comunitaria (Sic) e Zona di protezione speciale (Zps), si trova invece a nord della A4.

Nella relazione generale del progetto esecutivo si garantisce che «il tracciato non presenta interferenze con i siti di interesse comunitario presenti nell'ambito territoriale di analisi», essendo la linea ferroviaria prevista al di fuori dei Sic, mentre un'interferen-

za diretta è individuata con gli immissari del laghetto.

Su questo fronte la preoccupazione di attivisti e associazioni ambientali era che lo scavo della galleria potesse intercettare anche le falde sotterranee e impedire il rifornimento d'acqua al laghetto.

Per questo nelle 309 prescrizioni date dal Cipe al progetto definitivo (delibera 42/2017) molte hanno riguardato quest'area, con la richiesta - tra le molte altre presentate - di valutazioni idrogeologiche e approfondimenti sugli «effetti diretti o indiretti sugli habitat e sulle specie tutelate», mentre per il santuario del Frassino si prevede il monitoraggio della struttura sia durante la costruzione dell'opera che nelle fasi successive quando la linea dei supertreni sarà operativa. In particolare quest'ultimo monitoraggio dovrà durare da un minimo di 12 mesi a un massimo di 36 a far data

dal termine della fase di costruzione.

Per tutte le operazioni di monitoraggio il progetto indica delle precise figure professionali e di responsabilità.

Si tratta in tutti i casi di prescrizioni per la salvaguardia ambientale che nella relazione del progetto esecutivo vengono date come ottemperate «con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera».

L'attenzione tuttavia è alta non solo nei confronti della realizzazione del tracciato ferroviario in sé ma anche verso le opere di servizio temporanee che serviranno durante i lavori.

L'esempio è il grande cantiere logistico che secondo quanto prevede il progetto esecutivo, dovrà essere collocato alle spalle del santuario della Madonna del Frassino. •

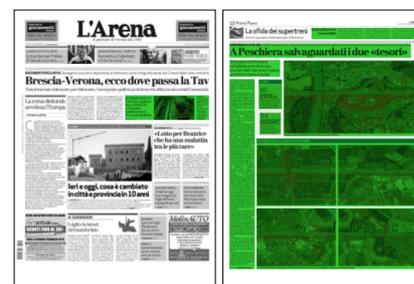
A cura di **Alberto Scapini**

### Quadruplicamento e potenzialità

La nuova linea ad alta velocità sarà adibita alla circolazione sia di treni per il trasporto passeggeri che di treni per il trasporto delle merci. La potenzialità del quadruplicamento,

si legge nella relazione a corredo del progetto, è più che doppia rispetto alla attuale infrastruttura a doppio binario. La nuova linea avrà dunque una potenzialità

di 118 treni al giorno. Anche la linea storica aumenterà la sua potenzialità a circa 202 treni al giorno rispetto ai 155 circa calcolati come valore medio nel 2006.



## Le cifre

# 80

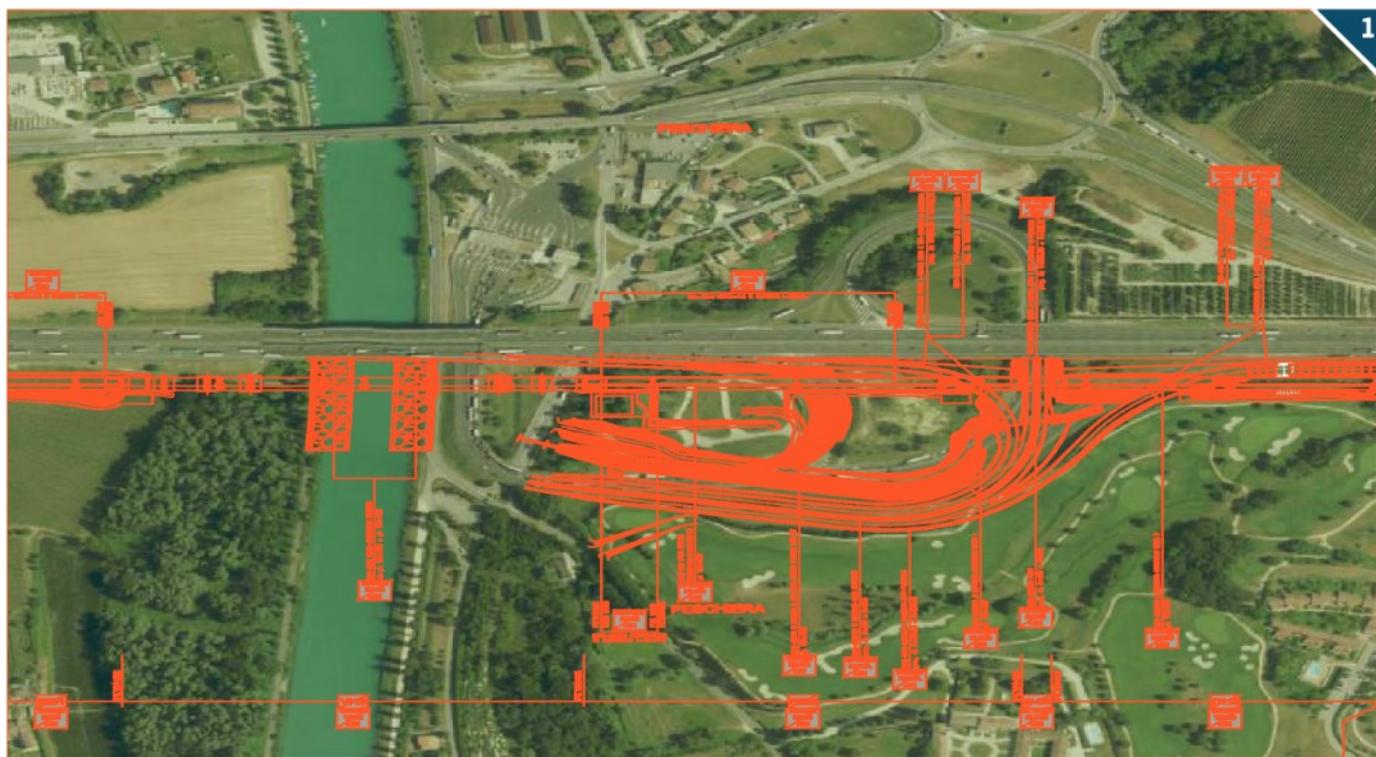
### I METRI DI QUOTA SUL LIVELLO DEL MARE

Nella zona di ingresso dalla piana di Lugana verso il lago la linea attraversa un'area formata da un paesaggio digradante verso il Garda

# 9,4

### I CHILOMETRI DI TRACCIATO IN GALLERIA ARTIFICIALE

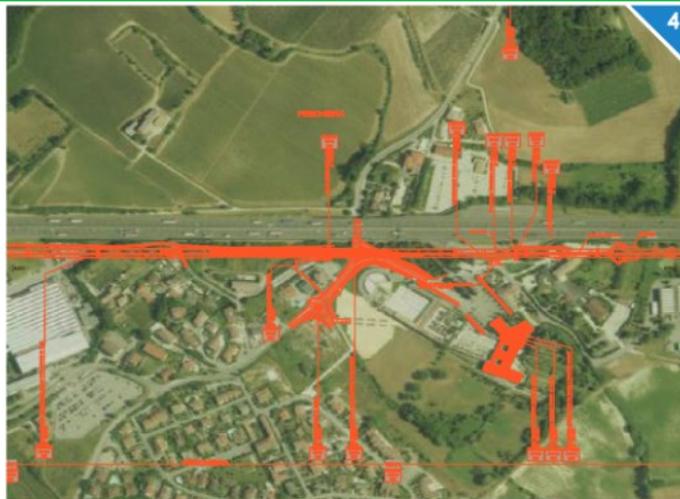
I tratti di linea che corrono in galleria nel territorio veronese sono sette e si trovano tra la Madonna del Frassino e San Giorgio



Il casello autostradale di Peschiera e il tratto di linea che supera il Mincio

## DA POZZOLENGO AL CASELLO DI PESCHIERA





Il tracciato dell'Alta velocità dall'ingresso nel territorio veronese dopo la zona di Pozzolengo fino al nodo autostradale di Peschiera

**L'OPERA E L'AMBIENTE.** Le linee seguite dal progetto esecutivo

# Studi geologici e interventi di consolidamento

Analizzati anche i rischi sismici del territorio e messi a punto interventi di rafforzamento

Al capitolo «emergenze idriche» la relazione generale del progetto esecutivo della Brescia-Verona (datata agosto 2018) identifica le colline moreniche dell'area gardesana come «il settore di maggiore criticità». Poco oltre, al paragrafo sulla stratigrafia dei terreni, viene specificato che è in corso «un apposito studio idrogeologico per meglio definire le criticità legate all'eventuale interferenza tra la prevista opera ferroviaria e l'acquifero che presumibilmente alimenta le aree più sensibili (Lonato, Lavagnone, Frassinò, San Giorgio).

Tale approfondimento», prosegue la relazione, «sta indirizzando le scelte progettuali finalizzate nei limiti del possibile a minimizzare l'impatto dell'opera sul regime di ricarica». In merito alla composizione dei terreni, le criticità maggiori sono indicate nelle «deformazioni indotte

dalla costruzione dei rilevati ferroviari».

Problematiche che riguardano non solo la tratta definita «critica» tra Desenzano e l'ingresso nel territorio di Peschiera a causa di «depositi lacustri limosi», ma anche «settori dove la presenza, anche in profondità, di terreni aventi modeste caratteristiche geotecniche ha suggerito modifiche al progetto» prevedendo ad esempio opere di consolidamento profonde nel terreno.

Aspetti, questi ultimi, legati all'adeguamento alle più recenti norme antisismiche, così come previsto anche dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) in sede di approvazione del progetto definitivo, su cui è stato elaborato l'esecutivo.

A tal proposito la relazione progettuale riporta che «è in corso di approfondimento l'analisi del rischio di liquefazio-

ne e dei cedimenti indotti da eventi sismici». Tale analisi, viene spiegato, «ha portato a non escludere, nella tratta critica già citata, fenomeni di instabilità del terreno» e a prevedere «interventi di trattamento della porzione superficiale in corrispondenza degli strati sabbiosi poco addensati». Per quanto riguarda Castelnuovo del Garda, la zona paesaggisticamente più delicata è quella del colle San Lorenzo, nella frazione Cavalca-selle, sulla cui sommità sorgono le chiesette quattrocentesche di San Lorenzo e della Madonna degli Angeli. Il colle sarà attraversato dalla galleria artificiale «Paradiso», lunga un chilometro e mezzo, che inizierà nell'omonima località al confine con Peschiera. • K.F.

## Una galleria a San Giorgio

La galleria San Giorgio in Salici nel progetto è prevista a canna unica ma in grado di ospitare due binari della linea ferroviaria. La sezione interna, infatti, dovrà avere un rag-

gio di oltre 6 metri. Lo scavo della galleria verrà condotto con escavatori meccanici. Considerate le caratteristiche difficili del terreno, il progetto prevede la realizzazione

di opere di consolidamento durante l'avanzamento attraverso l'inserimento nel terreno di strutture metalliche e l'«iniezione» di materiali granulari.

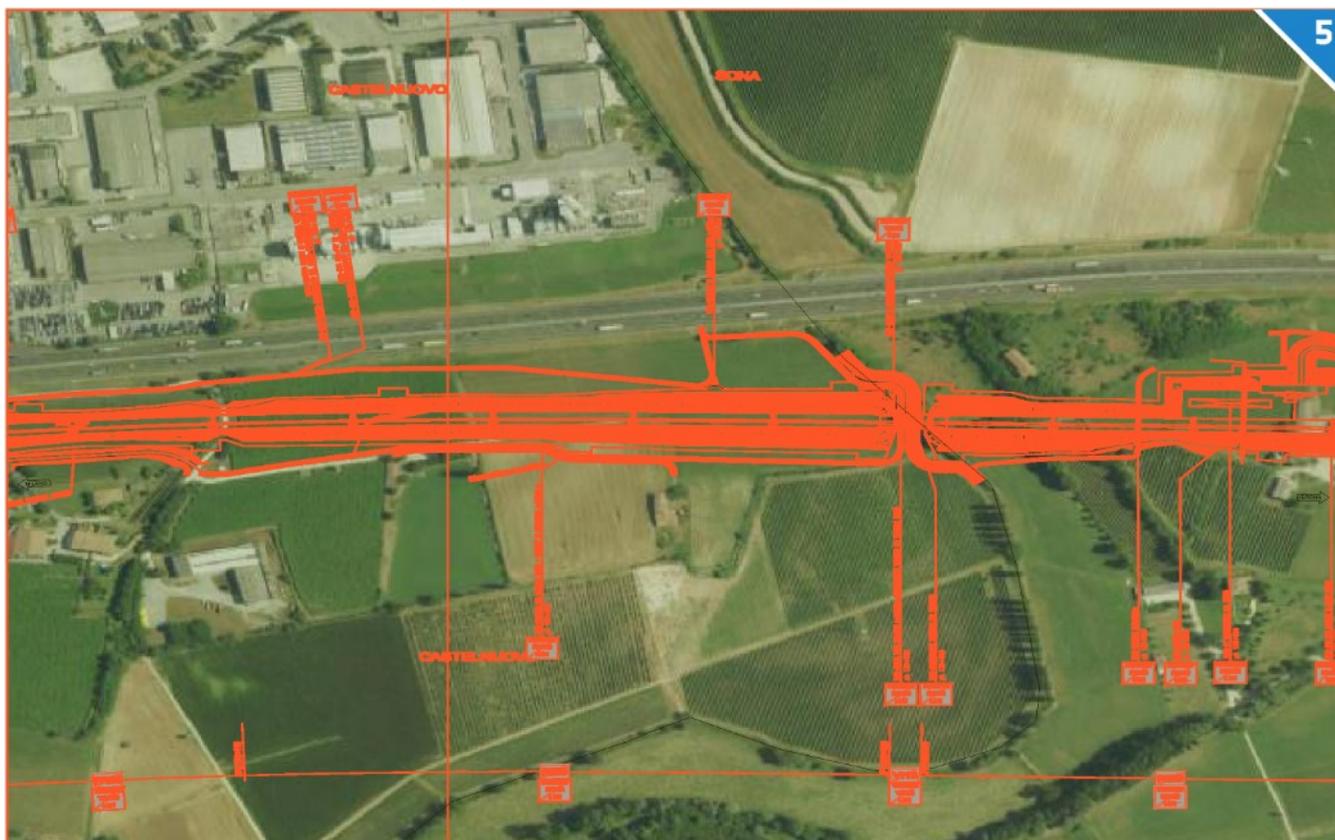
**TRA LE CAMPAGNE  
FINO A SONA**

**Modifiche anche  
alla viabilità  
dei centri abitati**

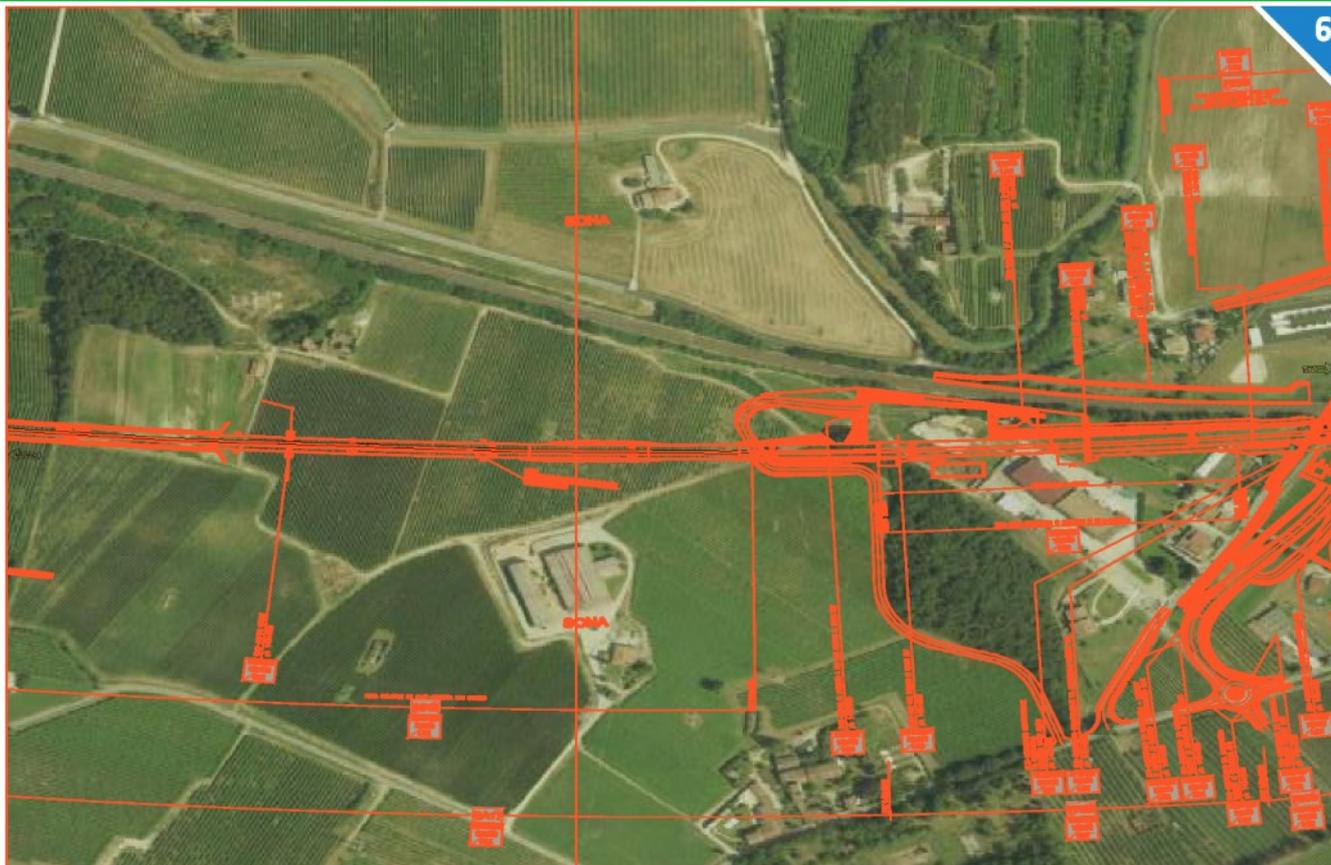
**Verso San Giorgio in Salici il  
tracciato comincia a staccarsi  
dal percorso parallelo  
all'autostrada per addentrarsi  
nella campagna, per poi  
avvicinarsi alla vecchia linea  
ferroviaria in località Valle tra  
gli abitati di Sona e  
Sommacampagna**



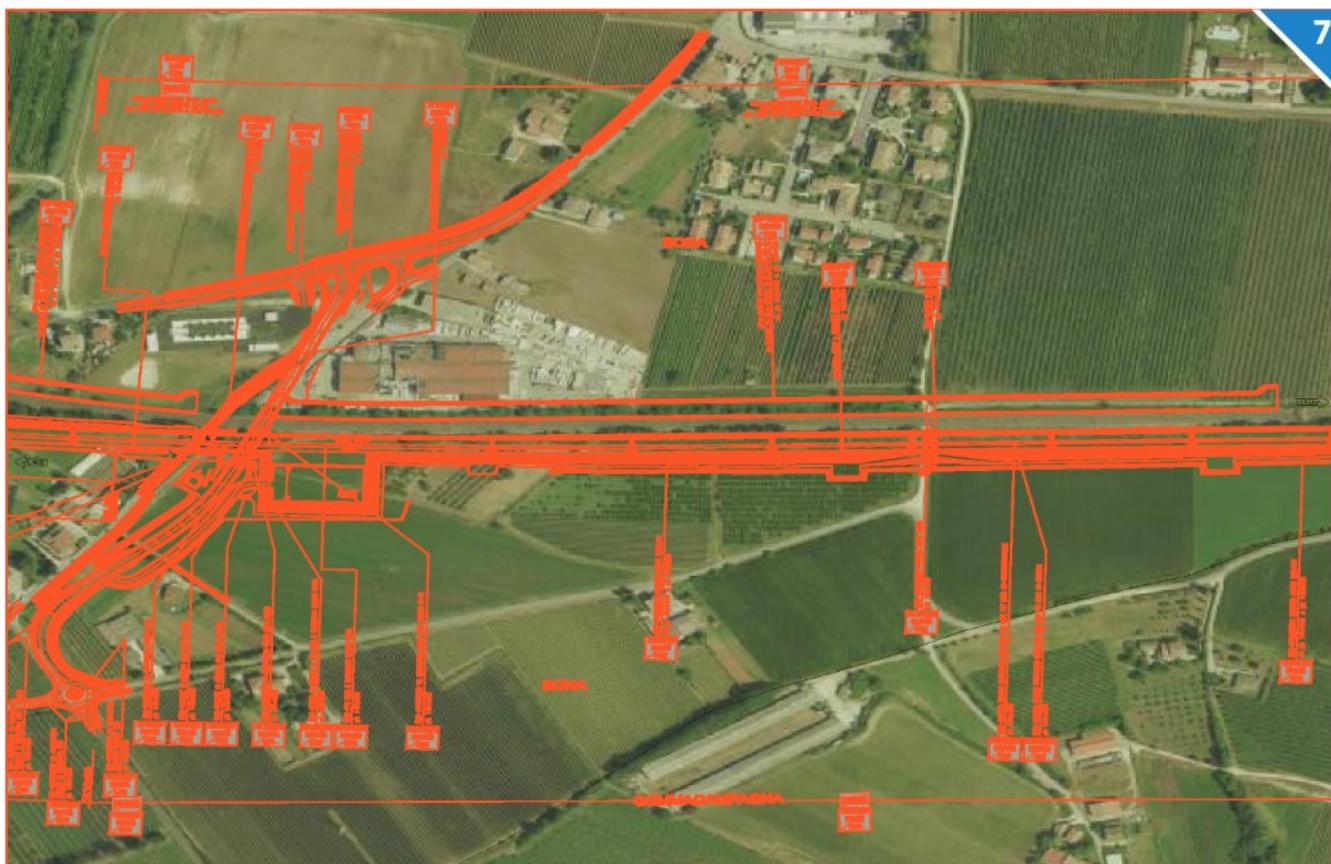
## DA SONA VERSO LA CITTÀ



All'altezza di Castelnuovo il dettaglio delle strutture connesse al viadotto sul Rio Tionello



La rete di infrastrutture e sottopassi dopo San Giorgio in Salici



I sottopassi della vecchia linea ferroviaria e i raccordi con la viabilità esistente

**COSTI E CHILOMETRI.** I convogli potranno raggiungere la velocità massima nel tratto compreso tra Calcinato, in provincia di Brescia, e Sommacampagna

# Treni a 300 all'ora attraverso dieci Comuni

La spesa complessiva per il lotto funzionale del tratto

Brescia Est- Verona è di 3,2 miliardi di euro

La lunghezza complessiva è di 40,2 chilometri

Complessivamente, stando ai dati riportati nella delibera 42/2017 con cui il Cipe ha approvato il progetto definitivo, la sottotratta Brescia-Verona ha un costo complessivo di 3,2 miliardi di euro e copertura finanziaria per 2,3 miliardi. Il tracciato della ferrovia Av/Ac da Brescia Est fino a Verona attraversa dieci Comuni della pianura, ha una lunghezza di 40,2 chilometri (arrivano a 50 con il quadruplicamento di Brescia Est e l'interconnessione Verona Mercè) di cui 17,6 sono previsti in rilevato.

La velocità massima dei treni ad alta velocità sul traccia-

to può arrivare a 300 km/h nei 34 km tra Calcinato a Sommacampagna.

I quattro viadotti (sui fiumi Chiese, Mincio, Tione e sul rio Tionello) misurano insieme circa un chilometro. Quasi la metà del tracciato (16 km) sarà in galleria: 9,42 in galleria artificiale (6,1 km in territorio veronese, tra Peschiera del Garda e San Giorgio in Salici) e 6,64 in galleria naturale (1,6 nel Veronese). Alle porte di Verona si dirameranno 2 binari dell'interconnessione a Verona Mercè che passeranno sotto la linea ad alta capacità per poi entrare nello scalo merci • **K.F.**

**Almeno sei anni con i cantieri aperti**

Il contratto tra la Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) e il Consorzio Cepav due è stato firmato nel giugno 2018. Prevede la realizzazione del primo lotto costruttivo della

tratta alta velocità e alta capacità tra Brescia e Verona.

Dal momento dell'apertura dei cantieri ci vorranno almeno sei anni per completare l'opera. Nel frat-

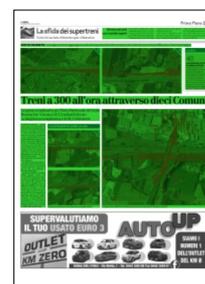
tempo dovrà essere messo a punto il tratto dell'Alta velocità successivo, quello della tratta che parte da Verona, passa attraverso Vicenza e arriva a Padova.

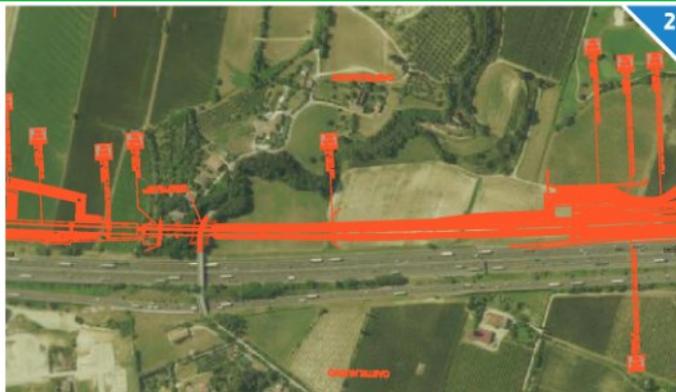
## Le cifre

# 40

### I CHILOMETRI DEL TRATTO TRA BRESCIA E VERONA

Il progetto della nuova subtratta Brescia-Verona prevede una lunghezza totale di poco più di 40 km ed ha inizio nel territorio comunale di Calcinato e termina 170 metri prima del cavalcavia sulla A22 nei pressi di Verona. Dei 40 chilometri previsti a doppio binario, 17 sono in rilevato





## A CASTELNUOVO LUNGO LA «A4»



Il tratto da Castelnuovo fino a Sona scorre parallelo alla A4



L'impatto sulla viabilità locale all'altezza del vecchio cavalcavia di Castelnuovo sulla A4

# «Alemagna», le varianti in ritardo Ma la Statale diventerà hi-tech

## L'Anas evidenzia i tempi lunghi degli ok ambientali. E apre alle auto «intelligenti»

**BELLUNO** L'Anas ammette i ritardi sulle varianti di Tai, Valle, San Vito di Cadore e Cortina, ma rassicura sui tempi dei lavori previsti sulla Statale «Alemagna». Il piano di potenziamento della viabilità, in vista dei Mondiali di sci alpino Cortina 2021, ha un costo di oltre 170 milioni di euro ed è diviso in quattro stralci.

Le varianti, piccole circoscrizioni ad alcuni paesi, rappresentano un parte fondamentale dell'intero progetto ma, spiega Anas, «i tempi di approvazione sono necessariamente legati all'espletamento dell'iter di valutazione ambientale avviato il 20 dicembre 2018 e la cui procedura si prevede possa essere completata entro aprile. A seguire i progetti saranno trasmessi in esame alle Conferenze di Servizi».

Tutto il resto procede secondo previsioni. Le opere del primo stralcio sono già state affidate e quattro interventi ultimati. In corso di realizzazione anche le attività della seconda tranche. Su 22 degli interventi previsti nei primi due stralci 16 sono stati avviati e gli altri sei saranno consegnati alle imprese aggiudicatrici entro marzo.

«Ho accolto con piacere l'incarico. Il Piano è una sfida che seguirò con grande attenzione dialogando con il territorio e

ricercando la collaborazione delle istituzioni locali e centrali» commenta il commissario di governo e presidente Anas, Claudio Andrea Gemme.

Entro gennaio si procederà con l'approvazione della parte 3 del secondo stralcio e ad aprile sarà avviata la procedura di gara dei lavori del terzo che prevedono la rettifica plano-altimetrica e messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità locale a Fortogna di Longarone, per un investimento di 2,4 milioni di euro. Nello stesso mese in gara i tre progetti previsti nel quarto stralcio che riguarderanno Longarone e il cui valore totale è di 17,8 milioni di euro.

Inoltre Anas sta preparando il terreno per il progetto «Smart mobility Cortina 2021». L'«Alemagna» sarà il primo esempio italiano di gestione integrata della mobilità, in grado di accogliere le auto del futuro dotate di sistemi «intelligenti» di controllo. Il progetto prevede l'installazione di sistemi via cavo e wireless di diversa tipologia per permettere la connettività fra persone, veicoli, oggetti e infrastrutture, con l'obiettivo di rendere il viaggio più sicuro e informato e di aumentare il comfort per gli utenti della strada.



**Responsabile** Il commissario di governo e presidente dell'Anas, Claudio Andrea Gemme

**Davide Piol**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Valdastico,  
accordo  
sul tracciato

a pagina 4 Zambon

# Valdastico: il Mit chiede un progetto unitario D'accordo Trentino e Veneto

## Giallo sull'incontro di ieri a Roma: i governatori danno forfait

**VENEZIA** La Valdastico è morta. Viva la Valdastico. Dopo la bocciatura del Consiglio di Stato dei giorni scorsi, il Mit, ministero delle Infrastrutture e Trasporti, registra lo stop da un lato ma prende atto anche del nuovo asse, tutto leghista, fra Trentino e Veneto che punta a concretizzare il sospirato collegamento fra A31 e A22 su suolo trentino. E forse sarà la volta buona. Negli ultimi decenni, infatti, era pesato il monolitico «no» di Piazza Dante al progetto. Ora, però, la musica è cambiata e sul progetto il Carroccio fa fronte comune.

Il completamento dell'A31, la Valdastico, è un'idea che affonda le sue radici a metà degli anni '70 quando ancora la si chiamava Pirubi dal nome dei tre politici democristiani Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Antonio Bisaglia (originari, rispettivamente, delle tre città di Trento, Vicenza e Rovigo, che sarebbero state unite dall'autostrada) ma a Trento non ci è ancora arrivata. Anzi, si diceva, è recente l'ultima mazzata amministrativa: il Consiglio di Stato ha «azzerato» il primo lotto funzionale, cioè la parte veneta del completamento, approvata dal Cipe nel 2013. Si trattava, in buona sostanza, di una prova di forza da parte veneta che non aveva smosso, però, i cugini trentini. E, infatti, il no della giustizia amministrativa è a un'autostrada monca che sarebbe approdata nel piccolo comune di Besenello, al confine col Veneto (l'ultima ipotesi, invece, prevede l'innesto a Rovereto sud).

Il lungo preambolo serve a spiegare cos'è successo ieri a Roma. Il piano originario prevedeva un tavolo a tre: il titolare delle Infrastrutture Danilo Toninelli, il neo presidente

della Provincia di Trento, Maurizio Fugatti e il governatore del Veneto Luca Zaia ma non è andata così. I due governatori avrebbero fiutato l'imboscata, per così dire. Stupiva, infatti, l'atteggiamento possibilista dell'inflexibile Toninelli sulla Valdastico nei giorni scorsi dato lo storico no del M5s sull'opera e c'è chi ha pensato che il ministro potesse utilizzare la Valdastico come «merce di scambio» per chiudere la spinosa faccenda della concessione in house alla A22. Fin qui le speculazioni a microfoni spenti. I fatti parlano del forfait dato da Fugatti e Zaia che hanno preferito inviare al Mit l'assessore allo Sviluppo economico Achille Spinelli da un lato e quello alle Infrastrutture venete, Elisa De Berti. A quel punto pare che al ministro non sia rimasto che lasciare l'incontro in mano ai tecnici.

L'unico commento ufficiale è una nota del Mit che recita: «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso atto e sta approfondendo le conseguenze della decisione del Consiglio di Stato che ha annullato la delibera Cipe del 2013 e sostanzialmente azzerato il progetto della autostrada Valdastico Nord. L'incontro di natura tecnica tenuto oggi al dicastero tra rappresentanti del Mit e degli enti locali interessati è servito ad approfondire l'ipotesi di un progetto rispondente al dettato della sentenza, nonché a valutare una concessione che è già da tempo in regime di pro-

ga». Ecco, l'accenno, pare di capire, è proprio sull'A22 che, per evitare una gara europea, dovrebbe passare in mano pubblica con un affidamento in house (la stessa soluzione adottata per Autovie Venete sull'A4). Sul tavolo, però, restano, 120 milioni, quattro anni di extraprofitti incassati dalla vecchia Autobrennero a concessione scaduta. Soldi che il Mit reclama per lo Stato ma su cui la società non vuole mollare.

Tornando alla Valdastico, però, risulta particolarmente interessante la chiusa della nota ministeriale: «In particolare, il ministero ha chiesto alla Regione Veneto e alla Provincia autonoma di Trento di formalizzare e di trasmettere la nuova ipotesi progettuale su cui gli enti territoriali hanno dichiarato di aver trovato un sostanziale accordo». Pare probabile che Veneto e Trentino presentino a stretto giro al Mit un progetto unico per il completamento della Valdastico superando, così, i rilievi del Consiglio di Stato.

**M.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il quadro

● Torna il tema della Valdastico rimasto, per decenni, bloccato dallo stallo fra



Veneto (favorevole al collegamento dell'A31 con l'A22) e Trento (storicamente contraria)

● Pochi giorni fa è arrivata la bocciatura del Consiglio di Stato sul primo lotto funzionale, tutto su suolo veneto

● Ieri un incontro fra tecnici del Mit e gli assessori Spinelli per Trento e De Berti per il Veneto ha preso atto dell'azzeramento del Consiglio di Stato ma anche della sintonia fra Trento e Venezia per un nuovo progetto



L'asse leghista Il governatore Luca Zaia con il neo presidente del Trentino Maurizio Fugatti

## **Autovie, aumentano i Tir**

*Sulla rete autostradale di Autovie Venete, nel 2018 sono aumentati i mezzi pesanti e calati quelli leggeri. Secondo la concessionaria della Venezia-Trieste, i primi sono cresciuti del 3%, superando i 13 milioni, i secondi calati del 2%, scendendo sotto i 35 milioni. Per il presidente di Autovie Venete Maurizio Castagna (nella foto), «il*



*trend di crescita del traffico prosegue e conferma la necessità di completare il prima*

*possibile la terza corsia». Diminuiscono del 5,5% le uscite a Portogruaro e del 3% a Cessalto; aumentano del 2% a San Stino di Livenza, del 2,5% a San Donà, dell'11% a Meolo-Roncade, dell'1,7% a Venezia Est, del 4% a Cordignano e a Godega.*



# Umberto I, sì delle banche al piano «Meno cubatura ma più qualità»

## Piazza Barche diventa del Comune, Confesercenti: «Mercato e parcheggi»

**MESTRE** L'ufficialità non c'è ancora, ma il primo segnale è decisamente positivo. Le banche hanno detto sì alla proposta della Dream House Mestre Srl, la società veneziana che ha messo sul piatto 15 milioni di euro per acquisire l'area dell'ex Umberto I e pagare tutti i creditori, a partire dalle banche. Il voto, che si è concluso nei giorni scorsi, è avvenuto a maggioranza, anche se qualcuna di loro ha detto «no». Ed è proprio per questo che per veder ripartire la riqualificazione di un'area cruciale per il futuro di Mestre resta una piccola incognita: il curatore fallimentare della Dng (la società trentina che aveva comprato l'area dall'Usl 12 nel 2007 per 51 milioni), Federica Candiotto, e il giudice delegato Silvia Bianchi, stanno aspettando che trascorran i trenta giorni previsti dalla legge per l'opposizione all'omologazione del concordato fallimentare.

Probabile che qualcuna delle banche riottose si opponga, poi toccherà al tribunale valutarne i motivi e stabilire se dare il via libera all'acquisto. Nel frattempo la cordata, composta dalla Pesce Invest degli omonimi fratelli di Scorzè e dalla Sun Invest di Martellago, guidata da Flavio Campagnaro, resta alla finestra. «Finché non ci sarà l'ok del tribunale non possiamo dire nulla - spiega Campagnaro - Di certo in quell'area abbiamo inten-

zione di fare un bell'intervento, riducendo però le cubature previste che sono eccessive». Il progetto originario prevedeva tre grattacieli vicini ai cento metri di altezza e numerosi altri edifici minori. Era prevista un'enorme quantità di residenza (circa 400 appartamenti), ma nel tempo il Comune è venuto incontro ai precedenti investitori concedendo più commerciale e anche ricettivo.

Cento metri più in là, in linea d'aria, potrebbe presto cambiare anche un'altra area, piazza Barche. Ieri, in commissione consiliare, è stato riaperto il dibattito sulle acquisizioni demaniali, da piazza Barche appunto fino ai cantieri Casaril, a Cannaregio. La delibera, a firma della vicesindaco Luciana Colle, conta in tutto 28 immobili e sarà votata oggi dal consiglio comunale come un blocco compatto. Nell'elenco è compresa anche l'area alberata di piazza XXVII Ottobre, quella compresa tra il centro commerciale Le Barche e lo

svincolo verso corso del Popolo, che corrisponde alla sezione del fiume Marzenego interrata decenni e ancora nelle mani del Demanio marittimo. Acquisirla, per il Comune, permetterebbe di sbloccare vecchi progetti mai avviati. Una prospettiva vista con favore da Emanuele Rosteghin (Pd), che in commissione ha suggerito la possibilità di riportare alla luce il fiume e di pensare un collegamento con forte Marghera. Confesercenti, invece ha in mente qualcosa di diverso. «Si deve ripartire da quei progetti ancora validi e che presentavano idee forti di riqualificazione - ha insistito il direttore Maurizio Franceschi - Due i punti prioritari: la sistemazione definitiva del mercato bisettimanale e la realizzazione di un parcheggio interrato multipiano tra il canal Salso e il tribunale dei minori in via Pepe». Per quanto riguarda l'area dei cantieri Casaril, alle spalle del complesso in social housing dell'ex opera pia Coletti, invece, ieri è stato chiesto di scorporare l'acquisizione dalla delibera, visto che il cambio di proprietà rischierebbe di riavviare da zero l'iter per i lavori di risistemazione, fermi da 15 anni. Secondo la consigliera Elena La Rocca (M5s), però, il Comune vorrebbe sfrattare il cantiere, non compatibile con le case appena realizzate.

**A. Zo. - Gi. Co.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La vicenda

● L'area dell'ex Umberto I è stata venduta dall'Usi 12 nel 2007 e comprata dalla trentina Dng per 51 milioni

● Un anno fa la Dng è fallita e ora la società Dream House Mestre offre 15 milioni per pagare i debiti e ripartire

● Nell'arco di un mese il tribunale dovrà decidere se dare l'ok al piano



# Mose, test sulle paratoie tra un mese E nasce la task force per la gestione

## Cvn, Rsu contro i commissari: troppi esterni. Previsioni, accordo Porto-Comune

**VENEZIA** Qualche ritardo sui lavori in corso c'è stato, a partire dalle paratoie di San Nicolò che avrebbero dovuto essere già tutte posate e per le quali invece servirà almeno un'altra settimana. Idem per il bando di gara sulla manutenzione delle paratoie di Treporti (prorogato dal 10 al 31 gennaio) o per la verifica di alcuni elementi della stessa schiera, per i quali è stato chiesto un allungamento dei tempi di 5 mesi. Ma questo non dovrebbe bloccare invece i test di sollevamento, che partiranno nell'arco di un mese, ovviamente sempre a Treporti, che è l'unica schiera completata.

I test dovrebbero comportare dei sollevamenti a blocchi di 4 o 5 paratoie alla volta, escluse quelle verso Punta Sabbioni (il nome non è casuale), rimaste bloccate a causa dei sedimenti che si sono incuneati negli alloggi che dovranno essere ripuliti. Test fondamentali, scrivono i commissari, dopo che gli ultimi risalgono a oltre due anni fa: «Serviranno per effettuare le necessarie verifiche tecniche sull'operatività della singola barriera, nonché trarre tutte le informazioni in merito alla futura resa di messa in esercizio del sistema nel suo complesso». L'annuncio degli imminenti test è contenuto in una comunicazione che nasceva con altre finalità: Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola lunedì hanno infatti risposto alla lettera con cui una settimana prima le Rsu del Consorzio Venezia Nuova li avevano contestati pesantemente sulla gestione delle risorse interne. «Ci ritroviamo dopo quattro anni ancora tutti al nostro posto di lavoro - avevano scritto le rappresentanze sindacali - ma in gran parte marginalizzati e trattati con diffidenza e scarsa sti-

ma». E criticavano il frequente ricorso ai consulenti esterni, in particolare lo staff tecnico di cui si è circondato Ossola. «Immaginavamo che l'assetto emergenziale terminasse e le funzioni tornassero a chi le aveva svolte fino a prima», continuava la lettera.

I commissari hanno risposto ammettendo che in un primo momento si è ricorso molto a «soggetti esterni qualificati», ma che pian piano si è coinvolto sempre più il personale interno, «per arrivare a una completa autonomia per la posa delle paratoie di San Nicolò». Ed è proprio qui che Fiengo e Ossola annunciano il prossimo avvio dei test a Treporti, che saranno condotti da personale del Consorzio e di Comar, la società partecipata che gestisce le gare e i cantieri. Inoltre i commissari spiegano che il personale del Consorzio formerà il «gruppo di lavoro dedicato alla previsione degli eventi di alta marea e alla gestione dell'esercizio delle future operazioni di chiusura delle bocche di porto». E' evidente che questa task force sarà quella che in futuro, quando verrà decisa anche l'architettura istituzionale della gestione del Mose, si occuperà di questo aspetto dal punto di vista tecnico.

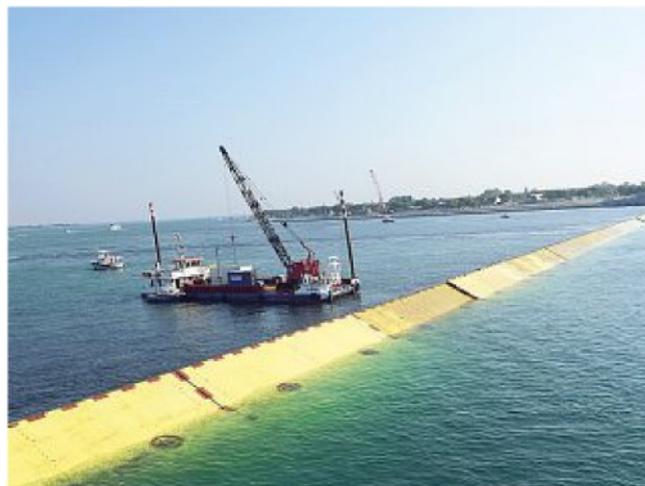
Tra l'altro in tema di previsioni il lavoro del Cvn andrà coordinato con quello del Centro maree del Comune di Venezia e con l'Autorità portuale, che proprio ieri hanno annunciato l'accordo per lo scambio di dati sia in laguna che in mare aperto. «Così la modellistica in uso al Centro avrà nuove informazioni capaci di migliorare la qualità delle previsioni numeriche», afferma una nota congiunta dei due enti.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### L'opera

- Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderanno Venezia dall'acqua alta
- E' composto da 78 paratoie divise in 4 schiere. Il costo è di 5 miliardi e 493 milioni
- E' in corso la posa delle ultime paratoie a San Nicolò, che dovrebbe terminare a fine mese
- Per febbraio di saranno nuovi test di sollevamento



### Due anni fa

La prova di sollevamento di tutte le paratoie avvenuta a fine 2016. Da allora non ci sono più stati altri test



VAL FIORENTINA

# Partono i lavori sulla sp 20 bloccata con i new jersey

**Il sindaco di Selva  
«Veneto Strade ritiene  
di togliere i tronchi  
prima del disgelo»**

**SELVA DI CADORE.** «Capisco il disagio, ma la vita umana viene prima di tutto». Da lunedì mattina è stata chiusa con i new jersey in cemento la provinciale 20 della Val Fiorentina che da Caprile porta a Selva di Cadore. Chiusa, ma senza le barriere, lo era in realtà da dopo l'alluvione a causa della pericolosità dei versanti, ma gli utenti la percorrevano ugualmente per risparmiare il quarto d'ora in più necessario a fare il giro per Colle Santa Lucia.

Giro che ora e per alcuni mesi sarà necessario effettuare in quanto sulla sp 20 iniziano i lavori di messa in sicurezza dei versanti fra la protesta di alcuni residenti. «La scelta di fare adesso gli interventi – dice il sindaco di Selva, Silvia Cestaro - ha un senso logico. Il materiale legnoso presente sui ripidi versanti a monte della strada è mescolato a sassi. Cadendo, i tronchi hanno disgregato il versante. Oggi è ghiacciato, ma cosa succederà quanto inizierà il disgelo? Veneto Strade, delegata dal commissario per gli interventi sulle provinciali e sulle comunali, ritiene importante togliere i tronchi prima del disgelo, per poi provvedere ai disaggi che dovranno essere effettuati a mano calandosi con delle corde. Ci vorrà qualche mese di lavoro, ma è necessario che le operazioni procedano con continuità sperando ovviamente nella clemenza del tempo».

Come accennato, per raggiungere Selva di Cadore sarà necessario percorrere la strada che passa per Colle e

che comporta almeno un quarto d'ora in più. Ma alternative non ce ne sono. Il problema potrebbe verificarsi in caso di abbondanti nevicate. La strada per Colle, infatti, è a rischio valanghe. Dovesse venire chiusa anche quella, la soluzione per raggiungere Alleghe e Agordo sarà la Staulanza. «So bene che il disagio oggi c'è e potrebbe aumentare in caso di neve – dice Cestaro – ma non possiamo fare altrimenti. I lavori devono essere fatti senza interruzioni. Non stiamo parlando di un capriccio di un ingegnere, ma della necessità di garantire l'incolumità delle persone che viene prima di qualsiasi altra cosa. È solo il caso di ricordare che qualche anno fa sulla 251 è caduto un masso sull'auto di una signora che ha rischiato la vita».

I punti su cui Veneto Strade interverrà sono molteplici. «Il primo cantiere – spiega il sindaco di Selva – riguarderà l'area pericolosa da prima delle gallerie fino al ponte che attraversa il Fiorentina. Un altro intervento dovrà essere effettuato prima della galleria, tra Selva e Alleghe. Poi ci sono varie frane tra Selva e Solator, una delle quali storica e molto profonda che speriamo possa essere finalmente risolta. Purtroppo stiamo parlando di una strada che dal 1966 ne ha viste di tutti i colori. Il turismo? Non sono preoccupata, non credo che un quarto d'ora cambi la vita dei nostri villeggianti che semmai potranno fermarsi di più in centro. Per quanto riguarda i lavoratori, mi auguro che, se dovesse chiudere anche la strada di Colle, i datori di lavoro si mettano una mano sulla coscienza».

**G.SAN.**



## ALEMAGNA

## Anas: «Pronti a fine aprile i progetti delle varianti»

Il presidente Gemme soddisfatto per l'andamento dei lavori: «Avviati 16 dei 22 cantieri previsti nei primi due stralci». **SEGAFFREDDO / APAG.27**

## LA VIABILITÀ MONDIALE

# Anas e Alemagna «Entro aprile pronti i progetti delle 4 varianti»

Il presidente Gemme soddisfatto per l'andamento dei lavori «Già avviati 16 dei 22 cantieri previsti nei primi due stralci»

**«Prossime le gare per gli interventi previsti nello snodo di Longarone»**

**Alessandra Segafreddo**

CORTINA. Opere affidate, quattro interventi conclusi e sedici in corso. È il primo bilancio dei lavori eseguiti da Anas e previsti nel Piano di potenziamento della viabilità per i Mondiali di sci di Cortina 2021. Tutte le opere del primo stralcio – dicono da Anas – sono state affidate e quattro sono stati addirittura ultimati. Su 22 interventi previsti nei primi due stralci (valore complessivo superiore a 28,5 milioni di euro), 16 sono stati avviati e gli altri sei saranno consegnati alle imprese entro marzo.

A fare il punto della situazione, dopo le polemiche per lo slittamento delle varianti (non saranno pronte per il 2021), è il commissario di Governo e presidente di Anas Claudio Andrea Gemme che,

nel ruolo di commissario per le opere per i Mondiali, ha preso il posto di Gianni Vittorio Armani. «Il Piano di potenziamento della viabilità statale per migliorare l'accessibilità a Cortina e alle aree circostanti», afferma Gemme, «è una sfida che seguirò con attenzione, dialogando con il territorio e cercando la collaborazione delle istituzioni locali e centrali. Collaborazione che non è mancata da Regione Veneto e dai Comuni, anche grazie all'impulso dato dalla sottosegretaria all'ambiente, Vannia Gava. La rilevanza internazionale di Cortina deve attivare le migliori sinergie tra tutti gli attori della fase realizzativa del progetto, al fine di trarre il massimo vantaggio per la collettività».

Entro gennaio si procederà con l'approvazione della parte 3 del secondo stralcio ed entro aprile sarà avviata la procedura di gara dei lavori del terzo stralcio, che prevedono la rettifica planometrica e messa in sicurezza

delle intersezioni con la viabilità locale a Fortogna, nel comune di Longarone, per un investimento pari a 2,4 milioni di euro. Sempre entro aprile, inoltre, andranno in gara i tre progetti previsti nel quarto stralcio del Piano di potenziamento per il miglioramento funzionale degli svincoli, l'adeguamento del corpo stradale e la rettifica del tracciato nel comune di Longarone, il cui valore totale è di 17,8 milioni di euro.

«L'attuazione del piano», sottolinea Gemme, «che prevede investimenti per oltre 170 milioni euro interamente finanziati, procede anche per le quattro varianti di Tai, Valle, San Vito di Cadore e



Cortina, i cui tempi di approvazione sono necessariamente legati all'espletamento dell'iter di valutazione ambientale avviato il 20 dicembre 2018 e la cui procedura si prevede possa essere completata entro aprile. A seguire i progetti saranno quindi trasmessi in esame alle conferenze di servizi».

I cantieri aperti, come quello ad Acquabona, procedono senza grossi disagi la traffico. «Un aspetto determinante nell'esecuzione del progetto riguarda la gestione delle interferenze sulla viabilità causate dai cantieri lungo la strada», prosegue Gemme. «Grazie alle sinergie sviluppate con la Prefettura di Belluno, le amministrazioni locali e con le forze dell'ordine, sono state messe a punto azioni per contenere i disagi agli utenti ed è stata avviata la campagna "info-cantieri" con l'installazione di cartelli che riportano, in maniera chiara e intuitiva, notizie sulla tipologia, la durata e i benefici di ciascun intervento: l'obiettivo dichiarato è informare in tempo reale gli utenti che percorrono la statale».

«Stiamo preparando la statale di Alemagna», conclude Gemme, «anche alle sfide della mobilità integrata e intelligente tramite il progetto "smart mobility Cortina 202", per affrontare il futuro partendo proprio da questa valle». —



residente di Anas Claudio Andrea Gemme

**NEGLI OSPEDALI****Adeguamento  
sismico,  
un milione  
dalla Regione**

BELLUNO. Un milione di euro per il miglioramento sismico degli ospedali dell'Usl 1. Il finanziamento arriva direttamente dalla Regione Veneto.

Lo scorso mese di ottobre è stato sottoscritto con l'associazione temporanea con capogruppo l'ingegnere Vitaliani di Padova il contratto di appalto per la realizzazione del servizio tecnico di verifica e vulnerabilità sismica e progettazione di fattibilità tecnica ed economica di miglioramento sismico per alcune strutture aziendali. Nei giorni scorsi l'Usl ha aggiudicato alla ditta Gemmo spa di Vicenza l'esecuzione dei lavori di modifica e adeguamento degli impianti elettrici e di rilevazione incendi negli atri de padiglione "Dalla Palma" di Feltre, per un importo di oltre 17 mila euro. Per quanto riguarda gli ospedali di Belluno, Pieve di Cadore, Auronzo e Agordo si realizzeranno varie opere per rendere più sicuri gli arredi contro il terremoto. Inoltre, è stato autorizzato l'ufficio tecnico a programmare e affidare l'esecuzione di altri interventi riferibili a elementi non strutturali ed impiantistici, da eseguirsi nel corso del 2019. —



# Negate le proroghe per i lavori del Mose

## GRANDE OPERA

**VENEZIA** Niente proroghe per i lavori alle bocche di porto del Mose. Ieri il Comitato tecnico del Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto ha respinto la richiesta del Consorzio Venezia Nuova, che voleva più tempo per concludere due diversi interventi in corso. Una decisione che forse non avrà particolari effetti pratici, ma che conferma lo scontro in atto tra il provveditore, Roberto Linetti, e gli amministratori straordinari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Il primo da tempo spinge sull'acceleratore per arrivare a chiudere l'opera e consegnarla, dopo i tre anni di avviamento, entro il 31-12-2021. I secondi, ripristinata la legalità dopo lo scandalo tangenti del 2014, sono alle prese con uno stallo dei lavori che va avanti da oltre un anno.

Ed ecco le ultime due richieste di proroga: 150 giorni in più per i test di verifica delle paratoie alla barriera di Treporti e 90 in più per la protezione degli steli di tutte le paratoie con uno speciale gel protettivo. Nel primo caso i lavori dovevano finire a fine 2018 e la richiesta era di continuare fino a maggio. Nel secondo caso si chiedeva di spostare la scadenza dal 14 febbraio al 15 maggio. Ma ieri il Comitato ha respinto entrambe le richieste. Per i test a Treporti, il Cvn chiedeva di utilizzare i soldi risparmiati (circa 800mila euro) per dei lavori di manutenzione urgenti da realizzare nella proroga. Per il Comitato, invece, serve un progetto ad hoc. Non giustificata, secondo l'organismo del Provveditorato, anche lo slittamento dei lavori di protezione. Respinte le proroghe, ora si tratta da capire se potranno esserci penali da riscuotere per i ritardi. Strada in salita, viste le difficoltà in cui versano le principali aziende.

r. br.



## Vertice a Roma

# Valdastico, Veneto e Trentino presenteranno un nuovo progetto

VENEZIA Valdastico Nord, Veneto e Trentino dovranno formalizzare un progetto comune. L'accordo sarebbe di puntare a una nuova uscita a Rovereto. È l'esito dell'incontro tenutosi ieri a Roma al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per la Regione Veneto era presente l'assessore Elisa De Berti. «Il ministero - recita una nota del Mit - ha preso atto e sta approfondendo le conseguenze della decisione del Consiglio di Stato che ha annullato la delibera Cipe del 2013 e sostanzialmente azzerato il progetto della autostrada Valdastico Nord. L'incontro di natura tecnica tenuto al dicastero tra rappresentanti del Mit e degli enti locali interessati è servito

ad approfondire l'ipotesi di un progetto rispondente al dettato della sentenza, nonché a valutare una concessione che è già da tempo in regime di proroga. In particolare, il ministero ha chiesto alla Regione Veneto e alla Provincia autonoma di Trento di formalizzare e trasmettere la nuova ipotesi progettuale su cui gli enti territoriali hanno dichiarato di aver trovato un sostanziale accordo». Quanto al Consiglio di Stato, è stato in pratica ritenuto non corretto l'iter di costruzione del primo lotto dell'autostrada, da Piovene Rocchette al confine con il Trentino, in assenza di un tracciato successivo fino a Trento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Mondiali di sci Anas fissa tempi e obiettivi per l'Alemagna

►Gemma: «Seguirò con attenzione il piano viario per l'accesso a Cortina»

**LA GRANDE SFIDA DELLE QUATTRO VARIANTI COMPRESSE QUELLE DI TAI, VALLE, E SAN VITO DI CADORE**

## I LAVORI

**BELLUNO** Il cantiere prosegue. Del resto, il 2021 si avvicina e i Mondiali di Sci non aspettano. Quindi, Anas sta accelerando sul fronte dei lavori alla vecchia Statale di Alemagna. Tanto che da fine mese saranno avviate le procedure di gara per far partire il terzo stralcio del Piano Cortina. Restano dubbi sui tempi delle varianti ai centri abitati della Valle del Boite. Ma dopo i timori di un intasamento delle operazioni e di un cronoprogramma quasi impossibile da rispettare, ci pensa il commissario di governo e presidente di Anas Claudio Andrea Gemme a fissare gli obiettivi: «Il Piano di potenziamento della viabilità statale per migliorare l'accessibilità a Cortina e alle aree circostanti è una sfida che seguirò con grande attenzione. La rilevanza internazionale di Cortina deve attivare le migliori sinergie tra tutti gli attori della fase realizzativa del progetto, al fine di trarre il massimo vantaggio per la collettività». Al momento, tutte le opere del primo stralcio sono state affidate e quattro degli interventi previsti sono stati ultimati. Le at-

tività previste nel secondo stralcio sono in corso di realizzazione. Su 22 degli interventi previsti nelle parti 1 e 2, del valore complessivo superiore a 28,5 milioni di euro, 16 sono stati avviati e gli altri sei saranno consegnati alle imprese entro marzo.

## LE VARIANTI

Certo, i lavori conclusi o comunque già avviati rientrano nella lista delle opere funzionali e indispensabili, ma piccole. La grande sfida del Piano Cortina, del valore di 170 milioni di euro per oltre una trentina di interventi, è quella delle quattro varianti, senza le quali tutto il resto serve a poco (se non a niente). Una a Tai di Cadore, chiamata a bypassare la strettoia che oggi crea problemi al traffico da e per la Valle del Boite. Una a Valle, dove attraversare il centro abitato allunga di dieci minuti buoni i tempi di percorrenza. Un'altra a San Vito e infine la variante di Cortina. Sono queste le "grandi opere" per le quali l'Alemagna deve finire sotto i ferri. Grandi opere, quindi tempi lunghi. Anche di burocrazia. Però Anas accelera. L'iter di valutazione ambientale è stato avviato il 20 dicembre scorso: la procedura dovrebbe essere completata entro aprile. Dopodiché i progetti saranno limati e trasmessi in esame alle conferenze di servizi. Infine, la parola spetterà ai cantieri, con tempi strettissimi.

## TRAFFICO SCORREVOLE

Non ci sarà però il traffico a creare problemi. «Grazie alle sinergie sviluppate con la Prefet-

tura di Belluno, le amministrazioni locali e le forze dell'ordine, sono state messe a punto azioni per contenere i disagi agli utenti ed è stata avviata la campagna "info-cantieri" con l'installazione di cartellonistica che riporta in maniera chiara e intuitiva notizie sulla tipologia, la durata e i benefici di ciascun intervento - spiega il commissario Gemme -. Stiamo preparando la Statale anche alle sfide della mobilità integrata e intelligente tramite il progetto "Smart mobility Cortina 2021", per affrontare il futuro partendo proprio da questa valle». La vecchia Alemagna uscirà praticamente nuova. Anas ha selezionato un team internazionale che entro il 2021 renderà la Statale 51 il primo esempio italiano (e tra i primi in Europa) di gestione integrata della mobilità, in grado di accogliere le auto del futuro dotate di sistemi intelligenti di controllo. Il progetto smart mobility prevede l'implementazione di sistemi wired e wireless di diversa tipologia per permettere la connettività fra persone, veicoli, oggetti, infrastrutture. L'obiettivo: rendere il viaggio più sicuro e informato.

**Damiano Tormen**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL PROGETTO** Un particolare del Piano dell'Anas per Longarone

## Autovie

### Camion in aumento sulla Venezia-Trieste

Sulla rete autostradale di Autovie Venete, anche nel 2018 è proseguito l'incremento dei flussi di mezzi pesanti mentre è calato quello dei veicoli leggeri. Gli incidenti sono stati 869, in aumento sugli 833 del 2017. Invariati quelli mortali: dieci. Sono i dati elaborati da Autovie: sull'autostrada veneto-friulangiuliana i camion sono aumentati del 2,98%, passando da 12,674 milioni del 2017 a 13,052 milioni. Numeri che si traducono in lunghe file di tir incolonnati nel tratto Palmanova-Portogruaro dove sono attivi i cantieri per la costruzione della terza corsia. Cala del 1,93%, invece, il traffico leggero: da 35,598 milioni a 34,910 milioni. Proprio i lavori sul nodo di Palmanova dovrebbero essere conclusi entro l'estate.



# Raddoppio del ponte sul Meduna, altolà M5s in Friuli

►«Va fatta l'analisi costi-benefici». La Lega avverte: «L'opera serve»

## LA POLEMICA

**PORDENONE** L'analisi costi-benefici, con la quale si è ormai imparato ad avere dimestichezza, non risparmia neanche le opere che si ritenevano necessarie quasi a priori, visti i problemi evidenti sottolineati con la penna rossa dalla quotidianità. Il mantra, caro più al Movimento 5 Stelle che alla Lega, diventa dogma quando si supera una soglia di costo ideale - in realtà mai fissata - che segna il confine tra un'infrastruttura comune e una grande opera. E due lavori lanciati in provincia di Pordenone dalla Regione Friuli Venezia Giulia in fase di approvazione dell'ultimo bilancio previsionale ricadono nella seconda categoria: sono grandi opere, quindi non sfuggiranno alla regola aurea del passaggio al ministero delle Infrastrutture per il check-up costi-benefici. Non è un dettaglio da poco, soprattutto dopo le incomprensioni tra Lega e Movimento 5 Stelle sulla Pedemontana veneta.

**L'ANNUNCIO**

La voce pordenonese del M5S è Luca Sut, parlamentare eletto lo scorso 4 marzo. Le due opere sono il raddoppio del ponte stradale sul fiume Meduna (alle porte di Pordenone), lungo la statale 13 "Pontebbana", e il prolungamento del raccordo Cimpello-Sequals sino a Gemona, che permetterebbe di collegare l'autostrada A28 all'A23 "Alpe Adria", e quindi all'Austria. La prima costerebbe più di dieci milioni di euro, la seconda quasi un miliardo, almeno stando all'ultimo progetto (datato 2012) presentato allora da una cordata di privati in progetto di finanza. È abbastanza per far scattare l'allarme in casa Cinque Stelle, anche perché la Regione Fvg ha già messo in chiaro che i fondi dovranno

essere chiesti a Roma. «È ovvio - ha detto Sut - che anche le due opere che ricadono sul territorio che rappresento dovranno essere analizzate secondo lo schema costi-benefici. La regola è chiara. Vivo in provincia di Pordenone e conosco bene soprattutto la problematica legata al vecchio ponte sul Meduna (la sua storia che sfiora i 100 anni è stata aggiornata da uno studio della Regione che ha certificato la necessità di svolgere alcuni lavori di restauro conservativo al fine di preservare la stabilità del manufatto, ndr), ma non c'è dubbio che se la Regione dovesse chiedere i soldi al governo, quest'ultimo dovrebbe impegnarsi per valutare i costi e i benefici di entrambe le opere pubbliche». E i tempi si allungerebbero, anche se la giunta regionale che ha finanziato due studi di fattibilità per ottenere altrettanti quadri economici, non intenderebbe perdere tempo. La necessità di proseguire almeno con il raddoppio del ponte sul Meduna è stata assicurata da professionisti e da due diverse amministrazioni regionali, di segno politico opposto. Ma la linea pentastellata è salda.

## LA REPLICA

I vertici della politica locale non ci stanno. Il commento più duro è quello dell'assessore alla Viabilità di Pordenone, Cristina Amirante, elemento tecnico della giunta cittadina vicino al sindaco Alessandro Ciriani (Fdi): «Siamo alla follia, confidiamo che almeno per quanto riguarda il ponte sul Meduna, una volta presentato il progetto, cioè dopo le Europee, il Movimento 5 Stelle non faccia già più parte del governo». Taglia corto anche l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti (Lega): «I benefici delle opere in questione sono già evidenti, nessuno studio potrà smentirli». Ma sarà Roma, e quindi oggi anche il M5S, a decidere.

**Marco Agrusti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STOP Analisi economica per il raddoppio del ponte sul Meduna



# Sempre più tir, A4 sotto "assedio"

► Continua ad aumentare il traffico pesante in autostrada ► Sono in diminuzione invece i transiti di automobili  
Nel 2018 i camion hanno superato quota tredici milioni Castagna: «I dati confermano la necessità della terza corsia»

## LE USCITE AI CASELLI VEDONO UNA DIMINUIZIONE AL LISERT, A VILLESSE, A REDIPUGLIA, A UDINE E NELLA BASSA

### I DATI

**UDINE** Sarà pure recessione tecnica ormai conclamata, ma il traffico pesante è continuato a crescere anche nel 2018 sull'asse autostradale dell'A4, mentre flette quello dei veicoli leggeri. È, in estrema sintesi, l'andamento che ha registrato la concessionaria Autovie Venete, che ha tirato le somme dei veicoli transitati sul tratto di competenza lo scorso anno per concludere che i camion sono cresciuti del 2,98%, passando dai 12 milioni 674mila 952 del 2017 ai 13 milioni 052mila 704 del 2018. Numeri che si fanno ancor più sentire per la concomitanza dei cantieri per la costruzione della terza corsia, con le lunghe file di autoarticolati incolonnate sulla corsia di marcia nel tratto Palmanova Portogruaro. «Sono dati molto interessanti - ha commentato il presidente di Autovie, Maurizio Castagna -, che fanno capire chiaramente come il trend di crescita del traffico prosegua, confermando la necessità di completare il prima possibile la terza corsia». Per altro il presidente ha anche confermato che i lavori proseguono rapida-

mente «tanto che prevediamo di poter concludere l'intervento sul nodo di Palmanova - un'interconnessione strategica per la viabilità - prima dell'estate, risolvendo così una delle criticità più forti in particolare per l'esodo estivo». Per un traffico che cresce, però, ce n'è uno che cala, quello cioè delle auto, diminuite dell'1,93%, che in termini assoluti significa che sono passate dai 35 milioni 598mila 665 del 2017 a 34 milioni 910mila 564. Anche in questo caso a influire sull'andamento sono i tratti in cui insistono i cantieri, che sono evitati dagli automo-

bilisti, anche su suggerimento della stessa concessionaria Autovie Venete, che a invitato a usare la viabilità normale, in particola-

re coloro che devono effettuare spostamenti brevi. I dati riguardanti le uscite ai caselli compresi fra Trieste e Portogruaro lo confermano: meno 2,38% a Trieste-Lisert; - 4,16% a Redipuglia; -3,13% a Villesse; - 6,61% a Palmanova; - 9,4% a Udine Sud; -16,94% a San Giorgio di Nogaro; - 7,71% a Latisana; - 5,58% a Portogruaro. In tutti gli altri caselli, invece, le percentuali sono caratterizzate

dal segno più: +2,18% San Stino di Livenza; + 2,56 San Donà di Piave; + 10,92 Meolo-Roncade; + 1,76 Venezia Est + 4,15% Cordignano; + 3,95% Godega; unica eccezione Cessalto, dove le uscite calano del 2,98%. In aumento anche gli incidenti, 36 in più nel 2018 sul 2017, pari al 4,3 per cento, ma nella maggior parte dei casi con danni lievi alle persone. Sin numeri assoluti si è passati da 833 a 869 e sono stati dieci quelli mortali in entrambi gli anni presi in considerazione. «Nella maggior parte dei casi si tratta di tamponamenti e la causa prima è la distrazione», ha spiegato il presidente Castagna, individuando la causa dei sinistri. «Utilizzare lo smartphone mentre si guida, cercare qualche cosa sotto il cruscotto, impostare il navigatore mentre l'auto è in transito - ha elencato -, significa guidare alla cieca per decine e decine di metri». Da qui l'appello di Autovie a tutti gli utenti che percorrono l'autostrada «soprattutto nelle aree di cantiere, dove è più facile trovarsi di fronte a un mezzo pesante in panne o a un rallentamento, prestate la massima attenzione, mantenete le distanze di sicurezza e rispettate i limiti di velocità».

A.L.





**INCOLONNAMENTO** Dei mezzi incolonnati in autostrada

## Ponte sul Fella

# Il test decisivo dopo i lavori

Prove di carico per il ponte sul fiume Fella, nel territorio di Amaro e Venzone. Friuli Venezia Giulia Strade, dopo gli interventi di manutenzione straordinaria dei mesi scorsi, completerà le verifiche. Il ponte sul Fella era finito sotto la lente dal settembre scorso quando, a seguito della tragedia del Ponte Morandi di Genova, anche in regione si era attivata una ricognizione sui manufatti esistenti e proprio quello che attraversa il fiume fu segnalato all'interno di un piano prioritario di interventi.

Zanirato a pagina V

# Dopo la messa in sicurezza test decisivo per il ponte

## VIABILITÀ

**VENZONE** (d.z.) Prove di carico per il ponte sul fiume Fella, nel territorio di Amaro e Venzone. Friuli Venezia Giulia Strade, dopo gli interventi di manutenzione straordinaria dei mesi scorsi, completerà le verifiche, ma per consentire le operazioni sarà temporaneamente sospesa la circolazione stradale lungo la statale 52 "Carnica", dal chilometro 0+800 al chilometro 1+160, dalle 20 di oggi alle 2 di domani. Il percorso alternativo, per entrambi i flussi veicolari, prevede che chi marcia in direzione di Udine si immetta dalla statale 52 località Tolmezzo o Cavazzo Carnico. In direzione Tolmezzo è prevista l'immissione dalla statale 13 "Pontebbana" al chilometro 157+880 località Gemona del Friuli. Autostrada A23 consigliata per i mezzi di portata superiore alle 7,5 tonnellate, nel tratto Gemona-Tolmezzo in entrambe le direzioni. L'ordinanza garantisce il passaggio dei mezzi di soccorso, mediante l'utilizzo dei movieri presenti e

la eventuale sospensione delle prove di carico. Al termine delle prove di carico sarà ripristinata, fino a nuove indicazioni, l'ordinanza che prevede l'istituzione del senso unico alternato. Il ponte sul Fella era finito sotto la lente dal settembre scorso quando, a seguito della tragedia del Ponte Morandi di Genova, anche in regione si era attivata una ricognizione sui manufatti esistenti e proprio quello che attraversa il fiume fu segnalato all'interno di un piano prioritario di interventi. A fronte di una programmazione dalle priorità degli interventi, l'assessore Pizzimenti aveva annunciato la ricerca di adeguate coperture finanziarie per intervenire. Da venerdì 7 settembre è stato istituito poi un senso unico alternato lungo la statale 52 "Carnica" regolato da impianti semaforici con tempi di attesa della durata massima di circa 4 minuti che quasi quotidianamente provocano code e rallentamenti per chi si sposta tra Carnia, Canal del Ferro e Gemonese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Sottopasso Cappuccini Strada di nuovo chiusa

► Da lunedì il blocco della circolazione ► Stavolta stop anche per via Noncello per consentire la posa delle fognature Sono previsti molti disagi per le scuole

**SI ALLUNGANO  
 I TEMPI DEL CANTIERE  
 E CRESCE LA RABBIA  
 DEI RESIDENTI  
 VIA LIBERA A BICI  
 E PEDONI, PARK SCONTATI**

## I LAVORI

**PORDENONE** Sottopasso di via Cappuccini, tornano le transenne e la strada sarà nuovamente chiusa. La prossima settimana scatterà lo stop per sette giorni circa di via Cappuccini dal sottopasso ferroviario all'imbocco con via Candiani. Il blocco alla circolazione delle auto è programmato dalla mattinata di lunedì 28 gennaio (probabilmente dalle 8.30) ma in caso di maltempo slitterà ai giorni successivi. E, sempre il maltempo, se persistente, potrebbe prolungare di qualche giorno la permanenza del cantiere e dunque il periodo di chiusura.

## PEDONI E BICI

Il transito sarà consentito a pedoni e biciclette sul marciapiede al lato nord, quello delle attività commerciali. Chiuderà anche via Noncello, per due settimane, dall'incrocio con via Cappuccini a quello con via Lemene. Ed è proprio questa chiusura a preoccupare maggiormente per gli inevitabili disagi: in via Noncello ci sono infatti le scuole. E ogni giorno il traffico dei genitori che accompagnano i ragazzini è piuttosto sostenuto.

## APPELLO DEL COMUNE

«Ci scusiamo per gli inevitabili disagi - scrive in una nota l'assessore comunale alla Mobilità, Cristina Amirante - ma si tratta di provvedimenti neces-

sari per permettere gli allacciamenti a una profondità di oltre tre metri delle fognature (sia acque bianche sia nere), dell'illuminazione pubblica e della predisposizione per la fibra ottica. È un passaggio fondamentale per modernizzare l'area fornendola di servizi adeguati per i prossimi decenni. La natura di tali lavori non rende possibile nemmeno la circolazione a senso unico alternato. Dopo questi interventi - conclude la responsabile della Viabilità della Giunta Ciriani - a febbraio cominceremo a vedere i nuovi marciapiedi e la nuova strada inizierà a prendere forma». Durante la chiusura del sottopasso, via Cappuccini sarà accessibile dall'altro capo, quello delle "cinque strade", con deviazioni per il centro città su via San Vito e via Candiani, mentre la scuola elementare sarà raggiungibile da via Meschio. I residenti, provenendo sempre dalla parte delle "cinque strade" potranno - sono ancora le indicazioni dell'amministrazione comunale - accedere con le auto anche al tratto di via Cappuccini, compreso tra le laterali di via Candiani e via dell'Essiccatoio. Il tratto successivo, dalla farmacia comunale al sottopasso, è invece completamente interdetto.

## I PARCHEGGI

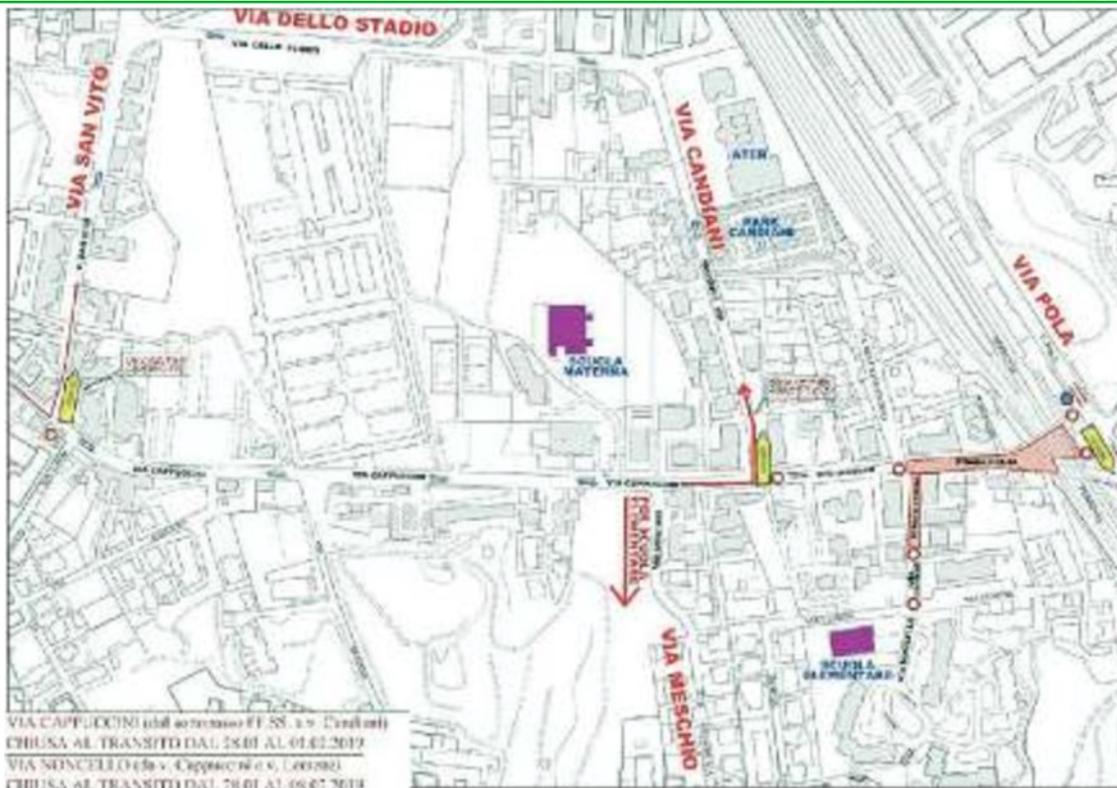
Rimane valida - informano ancora gli uffici municipali - per i residenti la possibilità di

parcheggiare l'auto nell'attiguo parcheggio Candiani con l'abbonamento agevolato di dieci euro al mese loro riservato. Nei giorni scorsi gli assessori municipali Cristina Amirante e Emanuele Loperfido, affiancati dai tecnici comunali, hanno incontrato la ditta esecutrice per pianificare le operazioni di chiusura relativi a questi delicati lavori. L'intendimento è fornire informazioni il più possibile diffuse e puntuali.

## VOLANTINI E CARTELLI

Nella zona interessata verranno distribuiti volantini e piazzati avvisi e cartelli. Inoltre sul sito del Comune - in home page, alla sezione «da sapere» - è sempre disponibile la pagina con gli aggiornamenti e le mappe su cantieri e viabilità di via Cappuccini, comprese modifiche ai tragitti delle linee 4 e 8 degli autobus (informazioni anche sul sito Atap). Le comunicazioni verranno fornite anche tramite i social e il WhatsApp settimanale inviato dal municipio. Intanto, però tra i residenti cresce il malcontento per i nuovi annunciati disagi.





# Rotatoria più sicura Il cantiere può ripartire

## CASARSA

A circa tre mesi dalla chiusura dell'accesso a via Aldo Moro dalla nuova rotonda sulla Pontebbana, a Casarsa, nei prossimi giorni partiranno i lavori per ricavare una nuova viabilità. Soluzione individuata e condivisa fra Comune, Prefettura, Polizia stradale e Fvg Strade relativamente all'accesso dalla rotatoria, realizzata dalla stessa Fvg Strade, per i veicoli provenienti da Pordenone e che devono entrare in via Moro: sarà creata una corsia di svolta per girare a sinistra, sulla falsa riga di com'era prima la possibilità di accedere dalla statale 13 a via Moro. Lo spazio? Sarà ricavato da una delle due attuali corsie d'ingresso alla rotonda. «Il cantiere di Fvg Strade - annuncia il sindaco Lavinia Clarotto - dovrebbe ripartire nei prossimi giorni e prevede la chiusura definitiva della corsia di immissione dalla rotonda su via Moro; sarà inoltre ridisegnato in quell'area l'attuale spartitraffico e si proseguirà dal 4 febbraio con i lavori per ricavare una "vasca", ovvero una corsia di svolta poco dopo la rotatoria (provenendo da Pordenone) per consentire ai veicoli di svoltare in sicurezza su via Moro». In questo modo si darà una soluzione al problema dell'immissione alla via che era troppo vicina alla strada proveniente da Udine, con l'alto rischio di incidenti e per questo era stato deciso di chiuderla, in attesa di trovare una soluzione.

E.M.



**Loreo**

**Via al collaudo:  
chiuso il ponte  
per Rosolina**

**Il ponte Rantin tra Loreo e Rosolina oggi dalle 9 alle 14,30 resterà chiuso per consentire una serie di prove dinamiche e verifiche ad opera di Sistemi Territoriali. La struttura, la cui viabilità è regolata da semaforo, presto sarà al centro di un intervento che porterà a una soluzione definitiva del restringimento della carreggiata e della limitazione di carico.**

Cacciatori a pagina XI

# Ponte Rantin chiuso per collaudo

►Stamane le verifiche sull'importante collegamento tra Loreo e Rosolina ove da mesi il transito è limitato

►Il sindaco Gasparini: «Saranno fatti lavori per 3 milioni e verranno spostati anche i tubi del gas dal manufatto»

**LOREO**

Il ponte Rantin situato tra Loreo e Rosolina oggi dalle 9 alle 14,30 resterà chiuso al traffico veicolare e pedonale per consentire una serie di prove dinamiche e verifiche tecniche ad opera di Sistemi Territoriali. La struttura, la cui viabilità è attualmente regolata da impianti semaforici, in futuro dovrà essere al centro di un intervento di riqualificazione che porterà ad una soluzione definitiva il problema del restringimento della carreggiata e della limitazione di carico. «Fino a che il ponte è aperto in maniera depotenziata - spiega il sindaco di Loreo Moreno Gasparini -, ovvero solo per i mezzi fino ai 35 quintali, devono essere effettuate le prove di carico. Ma queste sono anche legate al fatto che la Ctu del 14 di novembre ha decretato l'esecuzione dei lavori della struttura, dando mandato a Sistemi Territoriali di mettere in gara il progetto esecutivo e fare il documento di pubblica utilità riguardante lo spostamento dei tubi del gas».

**FASI DEI LAVORI**

Stando a quanto riportato da Gasparini, infatti, attualmente sono due le fasi che stanno evolvendo in vista dei lavori per il rifacimento del ponte. «Da un lato si tratta dei lavori per il ponte per un importo di 3 milioni e mezzo, dall'altro in questi anni è stato approvato anche un progetto per lo spostamento dei tubi di servizio pubblico di erogazione del gas che attualmente seguono il ponte, dal Volto di Rosolina a Canalvecchio di Loreo. Invece di farli passare a fianco del ponte come avviene adesso, Sistemi Territoriali dovrà posizionarli sotto terra. Con una carotatrice teleguidata si passerà così sotto il letto del fiume per andare da sponda a sponda. Per questo nella progettazione sono stati calcolati ulteriori 350mila euro e ciò spiega perché il progetto generale è arrivato a costare 4 milioni di euro».

**ESPROPRI NECESSARI**

Lo scenario attuale degli interventi sta interessando gli espropri. «In questa fase stanno si stanno facendo le prove strutturali per fare il verbale di inizio lavori - ha riportato Gasparini -

. Circa una decina di giorni fa sono state inoltrate le lettere ai proprietari dei terreni da espropriare che saranno interessati dall'allargamento del ponte e a quelli per gli espropri temporanei dove verrà posizionato il cantiere durante i lavori».

**PONTE STRATEGICO**

Il ponte detiene non solo per i residenti dei due comuni un ruolo strategico per la viabilità, ma l'odierno stato caratterizzato da restringimenti e limitazioni provoca rallentamenti e disagi. «Il 14 novembre è stato dato il via al progetto esecutivo per i lavori previsti da Sistemi Territoriali - ricorda Gasparini - e per la gara europea, perchè sopra il milione. Noi in questa specifica fase dobbiamo avere a che fare con diverse sequenze di interruzione della viabilità sul ponte, che sono necessarie affinché vengano fatti tutti i rilievi per la documentazione tecnica per gli interventi».

Elisa Cacciatori





**LOREO** Il sindaco Moreno Gasparini e uno scorcio del Ponte Rantin che collega con Rosolina

Venezia

Mose, compensi segreti per i nuovi super consulenti

Non si sa quanto verranno pagati ma sono già al lavoro scelti dai commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova per riorganizzare il personale dello stesso Cvn, di Comar e Thetis, in vista del passaggio alla fase gestionale del Mose. Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, che già al loro arrivo avevano puntato molto sugli esterni per riorganizzare la macchina del Cvn travolta dallo scandalo tangenti, hanno individuato un consigliere "storico" nel Consorzio, chiamato fin dal 2014, Enzo De Fusco, consulente del lavoro; l'altro è arrivato da pochi mesi, scelto con una selezione: si tratta di Mario Grillo, esperto in gestione di sistemi industriali complessi, con studio a Pordenone.

Brunetti a pagina II

# Mose, altri due superconsulenti Il Cvn "oscura" i loro compensi

► Enzo De Fusco e Mario Grillo chiamati a riorganizzare il personale. Con i commissari non c'è pubblicità dei costi

**PROSEGUE LO SCONTRO COL PROVVEDITORATO RESPINTA LA RICHIESTA DEL CVN DI PROROGARE I CANTIERI DI ALTRI 5 MESI**

**CONSULENZE**

VENEZIA Due consulenti esterni sono al lavoro per riorganizzare il personale del Consorzio Venezia Nuova, di Comar e Thetis, in vista del passaggio alla fase gestionale del sistema Mose. Li

hanno voluti i commissari straordinari, Giuseppe Fiengo Francesco Ossola, che già al loro arrivo avevano puntato molto sugli esterni per riorganizzare la macchina del Cvn travolta dallo scandalo tangenti. Uno dei due è un consigliere "storico" nel Consorzio, chiamato fin dal 2014: Enzo De Fusco, consulente del lavoro di fama, con clienti che vanno dalle Generali a Rcs, da Piaggio a Total, volto noto televisivo per le sue presenze come ospite in programmi di approfondimento. L'altro è arrivato da pochi mesi, scelto con una selezione: Mario Grillo, esperto in

gestione di sistemi industriali complessi, con studio a Pordenone.

**IL NODO TRASPARENZA**

Quanto vengano pagati non è tra i dati che vengono resi pub-



blici sul sito del Consorzio. Tema spinoso, questo della trasparenza, per una realtà che comunque vive di soldi pubblici. Anche dopo l'arrivo dei commissari, non c'è pubblicità sui compensi di chi lavora all'interno, nemmeno di chi ha ruoli chiave o è consulente.

### UN TAVOLO AL LAVORO

Per il momento De Fusco e Grillo siedono a un tavolo interaziendale, con i commissari e i direttori di Cvn, Comar e Tethis, che sta esaminando i profili degli oltre 200 dipendenti coinvolti. La settimana scorsa le Rsu del Cvn avevano inviato una lettera molto preoccupata ai commissari per il loro mancato coinvolgimento in questa riorganizzazione. «Non appena il tavolo interaziendale sarà in possesso delle informazioni utili ad un proficuo confronto con le Rsu, gli amministratori straordinari avvieranno tempestivamente il necessario e anche opportuno coinvolgimento delle rappresen-

ze sindacali interne in un'ottica di salvaguardia dei profili professionali esistenti» hanno risposto, l'altro giorno, Ossola e Fienngo.

### BOTTA & RISPOSTA

Una lettera, però, che non soddisfa le Rsu: «Non entra nel merito delle questioni che ci preoccupano. Abbiamo bisogno di un incontro per chiarire». Nella loro lettera i rappresentanti dei lavoratori avevano esternato la loro delusione per questi quattro anni di gestione commissariale. Un «nuovo corso» che non ha portato al «riscatto dei lavoratori vittime e non complici della prevedente gestione». Anzi, li ha «marginalizzati», non ha investito in aggiornamento professionale, preferendo ricorrere a consulenze esterne, il tutto «senza la dovuta trasparenza e il coinvolgimento dei lavoratori».

I commissari ribattono di aver già coinvolto un numero maggiore di personale interno e, per il futuro, di voler «valorizzare le risorse umane già presenti,

eventualmente, ove possibile, con formazioni specifica che tenga conto del processo di trasformazione in atto».

### TENSIONI CONTINUE

Tra le preoccupazioni espresse nella lettera dalle Rsu, c'era anche la «perdurante paralisi dei lavori» e i «rapporti spesso conflittuali con il Provveditore». Questioni che ieri hanno avuto l'ennesimo confermato dal comitato tecnico, a cui il Cvn aveva chiesto la proroga di due tranches di lavori del Mose: 150 giorni per la verifica della funzionalità delle paratoie di Treporti e 90 per la protezione degli steli di tutte le barriere. Ma l'organo del Provveditorato, come scriviamo in parte generale, le ha respinte entrambe, ritenendole non giustificate. Sullo sfondo, il solito scontro tra il provveditore che vorrebbe accelerare i lavori e i commissari alle prese con le difficoltà dell'impresa.

**Roberta Brunetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONSULENTE Enzo De Fusco, esperto in diritto del lavoro



CANTIERE Una delle paratoie del Mose in lavorazione all'Arsenale

# Comune e Porto, c'è l'accordo per la gestione dei dati meteo

**LO SCAMBIO  
DI INFORMAZIONI  
MIGLIORERÀ  
LE PREVISIONI  
E LA SICUREZZA  
DELLA NAVIGAZIONE**

## L'ACCORDO

**VENEZIA** Comune e Porto metteranno in comune le informazioni meteo-marine per una gestione migliore dei rispettivi ambiti. Ieri la Giunta comunale ha approvato un accordo di collaborazione tra il Centro previsione e segnalazione maree del Comune e l'Autorità del sistema portuale di Venezia. Una novità «fortemente voluto» - sottolinea una nota di Ca' Farsetti - dal sindaco Luigi Brugnaro e dal presidente del Porto Pino Musolino.

## I VANTAGGI

Per il Comune si tratta di un «ulteriore importante tassello nel disegno di razionalizzazione e integrazione dei punti osservativi e degli strumenti di monitoraggio ambientale che il Centro maree sta portando avanti in questi ultimi due anni». Ma a trarre vantaggio dall'accordo sarà anche l'Autorità di sistema portuale che potrà così «incrementare gli ausili alla navigazione fornendo alle navi informazioni utili in fatto di sicurezza».

Una collaborazione che avrà effetti positivi anche sui conti -

rivendica la nota - garantendo una «gestione più economica della rete di monitoraggio» visto che i due enti «saranno in grado di scambiare i dati meteo-marini in laguna e nell'area di mare prospiciente» con la «condivisione dei punti di installazione della strumentazione».

## PREVISIONI MIGLIORI

In particolare il Comune potrà «ampliare l'area di monitoraggio, non solo del fenomeno mareale, ma anche delle condizioni meteorologiche locali, favorendone una migliore comprensione e fornendo alla modellistica in uso al Centro nuove informazioni capaci di migliorare la qualità delle previsioni numeriche». Insomma, con maggiori informazioni meteo migliorerà anche il modello di previsione all'interno della Laguna, visto che «forzanti meteorologiche locali possono causare anomalie anche significative nel livello della marea registrato in parti diverse».

## NAVI PIÙ INFORMATE

Il Porto, da parte sua, potrà utilizzare i dati raccolti dal Comune che, insieme a quelli in arrivo da altre fonti, «saranno processati e inviati in tempo reale alla piattaforma iLOGIS, che è utilizzata da tutti gli operatori portuali veneziani, e al Comando generale della Capitaneria di Porto a Roma, per la diffusione alle navi transanti nell'Alto Adriatico. Una iniziativa, già in

fase di sperimentazione, che prevede anche l'uso di "boe virtuali" in ausilio alla navigazione». Un modo per migliorare il lavoro di tutti: «comandanti, piloti, terminalisti, agenti ed armatori potranno prendere decisioni più ponderate nel corso della loro attività quotidiana».

## COLLABORAZIONE APERTA

La nota del Comune sottolinea come questo accordo rappresenti «solo il primo passo di una collaborazione che consentirà di fornire informazioni preziose a chi per lavoro o per diletto utilizza i canali lagunari con mezzi di ogni stazza e dimensione e soprattutto in condizioni ambientali spesso difficili. Il Centro maree aveva già iniziato, negli scorsi anni, ad orientare la propria attenzione su questi temi, partecipando, come la stessa Autorità di sistema portuale, a progetti internazionali sulla sicurezza delle rotte navali sotto il profilo meteo-marino».

Ora la «collaborazione sancita dalla Giunta consentirà ai tecnici del Porto, competenti per la gestione commerciale della navigazione, e al personale del Centro maree, competente in campo meteo-marino, di lavorare assieme anche per migliorare la sicurezza della navigazione sia all'interno della laguna che nell'area di mare prospiciente le bocche di porto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**ACQUA ALTA** Previsioni migliori con l'accordo tra Centro maree e Porto. A sinistra, Musolino e Brugnaro

# Oggi la sentenza sul Gpl. Quattro anni di bocche cucite e ritardi sospetti

**GIA' IL 26 NOVEMBRE DEL 2014 IL MINISTERO LODAVA IL PROGETTO, MA LA CITTA' NON SI MOSSE IL VIA LIBERA DEL DIRIGENTE COMUNALE E DELL'ASPO**

## CHIOGGIA

Deposito Gpl, bocche cucite e ritardi sospetti. Politici e movimenti d'opinione attendono con ansia la sentenza di oggi del Consiglio di Stato, considerata il vero spartiacque per capire se l'impianto si farà. Eppure, quando sarebbe risultato ancora possibile, nessuno agì tempestivamente per bloccare l'avvio del cantiere. Nei momenti cruciali, i rappresentanti di Chioggia furono assenti; oppure, se presenti, non si accorsero di nulla.

## QUATTRO ANNI FA

La sentenza tanto attesa arriverà a poco più di quattro anni di distanza dall'annuncio pubblico del progetto. A riprova di ciò, è ancora on-line un servizio mandato in onda il 26 novembre del 2014 dall'emittente Tv Parma. Le riprese furono eseguite nel corso di un convegno organizzato dalla Socogas, a Fidenza, con la partecipazione del ministro Maurizio Lupi. L'allora responsabile dei Trasporti e delle infrastrutture prese la parola per confermare l'eccellenza dell'opera che, a suo avviso, avrebbe consentito di razionalizzare la distribuzione del gas liquido in tutto il Nord Est. La notizia fu riportata da parecchie testate. Ciò nonostante, a Chioggia, il fatto passò sotto silenzio. Evidentemente chi era a conoscenza della situazione preferì

starsene zitto.

## IL SI' DELL'URBANISTICA

Sta di fatto che, quando nel 2015 emerse che la Costa Bioenergie del gruppo Socogas disponeva già delle autorizzazioni indispensabili all'apertura del cantiere l'intero mondo politico parve cadere dalle nuvole. Nel frattempo veniva a galla pure che, qualche mese prima, l'allora dirigente a contratto del settore Urbanistica del Comune, Mohammed Talieh Noori, in risposta a una specifica richiesta indirizzata dal ministero dello Sviluppo economico, non aveva mosso alcuna obiezione sull'opportunità del progetto che, nel frattempo, era stato radicalmente modificato. In origine, l'area di Punta Colombi non avrebbe dovuto ospitare i tre bomboloni in grado di stoccare ben novemila metri cubi di gas liquido. Dai documenti risulta infatti che in quel sito sarebbe dovuto sorgere un comune deposito di gasolio, per il rifornimento delle navi (bunkeraggio). Il tecnico fu oggetto di durissime critiche. In molti si domandarono per qual motivo il professionista, prima di accordare il nulla osta, avesse evitato di illustrare gli aspetti critici di quel progetto. Ma, ormai, la "frittata" era fatta.

## IL RUOLO DI ASPO

Nel frattempo la pratica veniva affrontata, con la massima riservatezza, anche dal cda dell'Azienda speciale del porto, comprendente un rappresentante del Comune e delegati delle associazioni del commercio e dell'artigianato, tutti così disattenti da non accorgersi che il progetto modificato non prevedeva più le cisterne della nafta ma quelle del gas.

Quello all'Aspo è stato un passaggio essenziale, giacché la presenza dei bomboloni e degli altri impianti avrebbe comportato l'utilizzo esclusivo di un tratto di banchina oltre all'occupazione di un vasto terreno adiacente. Intanto, il deposito costiero del Gpl veniva classificato tra le opere strategiche per l'approvvigionamento energetico nazionale. Peculiarità che sottraeva il progetto alle normali procedure che debbono essere osservate da chiunque intenda costruire edifici o realizzare impianti industriali.

## CASO POLITICO

Il "caso" esplose politicamente nell'imminenza delle elezioni comunali. Il Movimento cinque stelle, che poi le vinse, ne fece il principale tema della campagna. Nello stesso periodo, il neonato comitato "No Gpl" raccoglieva migliaia di firme. Contestato il fatto che il progetto non fosse stato valutato dalla Salvaguardia, organo che soprintende a tutti gli interventi nell'ambito lagunare. Altrettanto criticata la mancanza della "Via" (valutazione dell'impatto ambientale). Fecero seguito alcuni ricorsi al Tar. Quello inoltrato dal Comitato per il rilancio del porto nel novembre 2016 fu ben presto respinto perché, stando alla sentenza, "proposto quando erano ormai spirati i termini di decadenza". Altrettanto scarsa fortuna ebbero quelli inoltrati dal Comune e dal comitato "No gpl". Infine, l'11 gennaio scorso, un documento congiunto di tre ministeri auspica che possa essere dichiarata la nullità dell'autorizzazione finale in quanto mancherebbe l'approvazione dell'impianto da parte della Commissione di Salvaguardia.

**Roberto Perini**



**COMITATO "NO GPL" Una manifestazione a Chioggia**



## Mestre

### No di due banche alla proposta per l'ex Umberto I

Due delle banche creditrici per il "buco" dell'ex Umberto I nel cuore di Mestre non sono d'accordo con la proposta da 15 milioni di euro avanzata dalla "Dream House Mestre Srl" di Martellago per rilevare tutta l'area, ed ora sarà il Tribunale di Venezia a stabilire se ritenere congrua quell'unica offerta a fronte di un crac che agli istituti di credito è costato oltre 50 milioni di euro, oppure se salterà il banco con lo spettro di mettere l'area all'asta suddividendola in vari lotti.

Fenzo a pagina XI

# Umberto I, due banche si oppongono In bilico il concordato fallimentare

► Offerta da 15 milioni di euro "bocciata" da Monte dei Paschi e Intesa Sanpaolo, deciderà il tribunale ► Dopo il crac di Dng, si fa avanti l'ipotesi dell'asta "a pezzi" dei cinque ettari dell'area dell'ex ospedale

**SUL PIATTO C'ERA OFFERTA DA 15 MILIONI DI EURO AVANZATA DALLA "DREAM HOUSE MESTRE" DI MARTELLAGO, MA NON È BASTATA**

## IL "BUCO" DI MESTRE

MESTRE Deciderà il Tribunale. Davvero non c'è pace per l'ex Umberto I. Le banche creditrici della Dng, la società fallita che doveva realizzare tre torri alte 100 metri con 400 appartamenti più tutto il resto sui cinque ettari dell'ex ospedale di Mestre, non si sono messe d'accordo sulla proposta da 15 milioni di euro avanzata dalla "Dream House Mestre Srl" di Martellago per rilevare tutta l'area, ed ora sarà il Tribunale di Venezia a stabilire se ritenere congrua quell'unica offerta a fronte di un crac che agli istituti di credito è costato oltre 50 milioni di euro.

## DOCCIA FREDDA

Non che fosse dato per scontato, ma le premesse per essere ottimisti sull'accordo che avrebbe sbloccato il "buco di Mestre" c'erano tutte. Però, di fronte ad un'offerta che di fatto ammonta ad appena un quarto della voragine economica di Dng, un paio di banche si sarebbero sfilate opponendosi al concordato fallimentare entro il termine che era stato fissato per ieri, 23 gennaio, dal tribunale veneziano. La società trentina che sognava di costruire un superquartiere tra via Circonvallazione e piazzale Candiani ha accumulato debiti per 60 milioni di euro, di cui 52 sono debiti bancari (tra cui 39 milioni di denaro erogato per acquistare l'area dall'ex Ulss 12, più altri 10,4 milioni di interessi non pagati). Le banche esposte sono la Banco Bpm e l'Unicredit (11 milioni di euro ciascuna), la Cassa rurale di Rovereto e altre Rurali trentine per circa 6 milioni, Volksbank - Banca Popolare dell'Alto Adige (5 milioni),

Monte dei Paschi, Credito Valtellinese e Cassa di risparmio di Venezia-Intesa Sanpaolo che è l'istituto che a fine 2017 aveva depositato l'istanza di fallimento nei confronti di Dng. E Intesa Sanpaolo si è opposta anche stavolta, non più *in solitaria* ma assieme al Monte dei Paschi, mentre le altre avrebbero risposto positivamente o non si sarebbero esposte (e in questo caso vale la regola del "silenzio-assenso"). Il risultato è che ora sarà il Tribunale di Venezia - e non solo il giudice delegato, Silvia Bianchi - a stabilire se la proposta di concordato fallimentare potrà andare comunque in porto assegnando l'ex Umberto I alla



“Dream House Mestre, oppure se salterà il banco con lo spettro di mettere l’area all’asta suddividendola in vari lotti.

**IL RISCHIO**

Con l’ipotesi della vendita “a pezzi” verrebbe però meno ogni ipotesi di accordo con il Comune: nel 2013 Dng aveva infatti siglato un’intesa su cubature e destinazioni d’uso che avrebbe consentito il passaggio all’amministrazione dei tre padiglioni De Zottis, Pozzan e Cecchini, l’ex dispensario e la chiesetta, senza contare la

“partita” del parcheggio dell’ex ospedale che è comunque provvisorio, pur essendo vitale per riportare la gente a frequentare il centro di Mestre. Negli ambienti del Tribunale si parla comunque di una “questione di giorni” per comprendere quale sarà l’orientamento sul concordato fallimentare, mentre nei giorni scorsi sono uscite allo scoperto le tre società che hanno costituito la “Dream House” guidata da Flavio Campagnaro: si tratta della Suninvest Spa di Martellago operativa nel

settore immobiliare, la New Som Spa di Padova e la Pesce Costruzioni di Scorzé. «Le torri si faranno perché bisogna andare in altezza, ma non saranno certamente di cento metri - aveva confermato Flavio Campagnaro, pur avendo specificato che la progettazione partirà solo se e quando avranno la disponibilità dell’area -. Le cubature saranno inferiori a quelle previste in passato». Ora, però, tutto è ancora nelle mani del Tribunale di Venezia.

**Fulvio Fenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CINQUE ETTARI ABBANDONATI**

Resta ancora un’incognita il futuro dell’area dell’ex ospedale Umberto I, dove dovevano sorgere tre torri alte 100 metri ciascuna, con destinazioni residenziale, commerciale, direzionale e turistico ricettiva

## «Tanti cantieri ma il Comune non ne trae alcun beneficio»

### JESOLO

«Tanti cantieri edili, ma senza beneficio pubblico». Diventa motivo di scontro politico il nuovo sviluppo urbanistico che sta vivendo la città. Negli ultimi tempi, dal Lido al Paese, hanno aperto i battenti almeno un centinaio di cantieri tra interventi di riqualificazione di vecchi immobili esistenti e la realizzazione di prime e seconde case tra le due località.

Un vero e proprio boom edilizio, favorito anche dal «Piano Casa» che sta dando un nuovo impulso al mercato immobiliare, ma che è diventato anche motivo di nuove polemiche, con la questione destinata ad approdare tra i banchi del consiglio comunale. Dura la reazione del capogruppo della Lega, che contesta l'assenza di benefici pubblici rispetto ai tanti interventi avviati: «Vent'anni fa – attacca Alberto Carli – gli interventi che hanno portato allo sviluppo della nostra città, hanno permesso di ottenere importanti benefici pubblici come la riqualificazione di gran parte delle piazze cittadine. Oggi i privati investono ma senza lasciare al territorio alcun beneficio. Basta ricordare, per esempio, i pennelli a mare che dovevano essere realizzati nella spiaggia della pineta, più volte annunciati da questa amministrazione ma che ancora non hanno visto luce, eccetto quelli fatti dalla Regione lo scorso anno.

Ma tra gli esempi c'è anche l'operazione legata all'ex scuola «Carducci» che doveva portare alla realizzazione del nuovo museo di storia naturale prima degli appartamenti e di un supermercato, mentre nella realtà sta accadendo il contrario. Per quanto riguarda la riqualificazione delle piazze, non possiamo fare a meno di constatare che in piazza Trieste, ovvero l'unica in cui doveva intervenire il Comune, non è stato fatto ancora nulla».

Nel suo fuoco incrociato l'esponente del Carroccio non risparmia nemmeno il Pd che amministra la città assieme a Forza Italia da sei anni. «Una volta tutti questi interventi sarebbero stati definiti, da chi attualmente amministra la città, con il termine di «cementificazione selvaggia» – conclude Carli – : oggi invece si preferisce non attaccare oppure parlare di nuovo sviluppo urbanistico. In passato il Pd avrebbe fatto dure battaglie mentre da sei anni avalla queste operazioni, compresi i cambi di destinazione d'uso degli alberghi. Evidentemente il passaggio al governo ha fatto cambiare prospettiva, dimenticando le vecchie battaglie. Eppure una volta si è costruito riqualificando effettivamente il patrimonio esistente e ottenendo dei benefici pubblici evidenti, oggi ci sono tanti piccoli interventi ma senza ottenere dei concreti vantaggi».

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LEGHISTA Alberto Carli



**L'INFRASTRUTTURA.** Rucco, come presidente della Provincia, e Cicero sono stati convocati dal ministero dei trasporti

# Si "sblocca" la Tav, incontro a Roma

## Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si riunirà domani

I contenuti non sono ancora stati resi noti. «Non lo sappiamo francamente», ammette Claudio Cicero, assessore alle infrastrutture. Di certo, però, rappresenta una rottura del silenzio dopo tante polemiche, scontri, attacchi e nessuna decisione ufficiale. L'alta velocità Verona-Padova si sblocca. Difficile al momento dire se in maniera positiva o negativa. Quel che è certo è che i sindaci interessati dal passaggio della linea sono stati convocati per la giornata di domani a Roma dal ministero dei Trasporti, in occasione della riunione del Consiglio superiore dei lavori pubblici che prenderà in esame l'infrastruttura. «Si - spiega Cicero - ci è arrivata la convocazione. Non solo a noi come comune capoluogo, ma anche agli altri amministratori dei territori coinvolti dal passaggio dell'Alta velocità. Auspichiamo si tratti di un passo avanti». Con loro ci sarà anche il sindaco Francesco Rucco, in qualità di presidente della Provincia.

Risale al 27 novembre l'ultima volta che si è parlato di Tav in maniera concreta a Vicenza. In quell'occasione Aldo Isi, direttore investimenti

di Rfi, era andato dritto al punto: «Con una firma, il tratto dell'Alta velocità-Alta capacità Verona-Vicenza potrebbe partire. Noi siamo pronti». «Oggi - aveva aggiunto Isi - c'è un leggero scostamento tra il primo lotto, che da Verona arriva fino alle porte di Vicenza, e il secondo, che riguarda l'attraversamento della città e giunge fino alla stazione di viale Roma. Sul terzo (Vicenza-Padova) siamo indietro». Secondo quanto indicato, il primo lotto era pronto a partire. «Il progetto definitivo è stato approvato dal Cipe e, immaginando una firma al primo gennaio 2019, l'opera potrebbe essere pronta in 82 mesi, compresi espropri e progettazione esecutiva». Più indietro l'iter per il secondo lotto (attraversamento di Vicenza): «Si è chiusa la conferenza dei servizi - avevano detto - e stiamo attendendo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici» che potrebbe arrivare domani «e quello della Regione. Una volta ottenuti, il progetto preliminare sarà tradotto in definitivo e dovrà essere approvato dal Cipe». ● **NI.NE.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il costo

# 805

#### IL COSTO IN MILIONI DELLA TAV A VICENZA

Secondo le stime fornite da Rfi, il progetto per l'attraversamento della città di Vicenza dell'alta velocità ha un costo di 805 milioni. Mentre la Verona-bivio Vicenza costa 3,1 miliardi, 1,3 miliardi per la Vicenza-Padova



Il Comune di Vicenza è stato convocato a Roma per la Tav



**L'INDAGINE.** Fimaa-Confcommercio confronta Vicenza con 11 città

# Le compravendite di case in ripresa Ma prezzi in calo

**“Vince” il nuovo, sconti maggiori  
Il presidente Magistro: «Nel 2019  
prevediamo una crescita del 9%  
e valori stabili nel breve termine»**

I prezzi calano meno rispetto alla media dei capoluoghi di provincia di dimensioni simili (tra i 100 e i 300 mila abitanti) mentre il numero di compravendite resta in linea. Si vendono più appartamenti nuovi, ma la differenza tra il prezzo richiesto e quanto effettivamente si riesce a “spuntare” nella vendita rimane alta.

È la fotografia del mercato immobiliare residenziale vicentino nel 2018 dall'indagine della Fimaa-Confcommercio nazionale, Federazione italiana mediatori agenti d'affari, che associa in tutta Italia oltre 12 mila agenzie immobiliari per 40 mila operatori.

Il focus confronta Vicenza con altri 11 città, creando una sorta di classifica a parte rispetto ai grandi centri (con più di 300 mila abitanti), ai piccoli capoluoghi e alle città minori. Il raffronto tra il 2018 e il 2017 è stato effettuato attraverso un questionario on line diffuso tra gli operatori associati.

Emerge che a Vicenza crescono di un 5% gli scambi, un dato che pone il capoluogo berico allo stesso livello di Verona, ma un gradino sopra a Venezia, dove gli scambi sono cresciuti del 4,5%. I prezzi però sono in calo, anche se su questo fronte Vicenza fa meglio di molte altre realtà delle stesse dimensioni: al -0,6% registrato nella nostra città, fa da contraltare una media, tra tutti i centri di medie dimensioni presi in esame dall'indagine, del -1,3%.

Buone le performance degli immobili nuovi, dove Vicenza fa registrare una quota del 18,7% sul totale, contro una media del 14,3%.

Dove Vicenza non riesce a “tenere il passo” è sugli sconti applicati rispetto al prezzo di vendita: qui il venditore è obbligato ad abbassare il proprio prezzo mediamente del 13,8%, contro l'11,9% medio degli altri centri. Una performance, questa, peggiore anche rispetto agli altri capoluoghi veneti come Venezia e Verona, dove lo sconto si aggira sul 10%.

«Nonostante alcuni segnali contrastanti l'indagine mette comunque in luce un aspetto incoraggiante – è il commento di Serafino Magistro, presidente della Fimaa Confcommercio di Vicenza -: l'aumento delle compravendite indica che il mercato si sta muovendo e in prospettiva questo potrebbe aiutare a stabilizzare i prezzi nel breve termine». «L'indagine apre lo sguardo anche al 2019 – prosegue Magistro – dove prevediamo un trend di crescita delle compravendite attorno al 9%, senza significative variazioni nei prezzi. Ovvio però che sul futuro pesano le incertezze generali dell'economia: questo trend, comunque positivo, ha bisogno di fiducia da parte dei consumatori e può proseguire solo se non accadranno fatti che influiscano in modo negativo sul “sentiment” delle famiglie». •





Una panoramica di Vicenza



Serafino Magistro, Fimaa

**L'INIZIATIVA.** Prende piede in Veneto e a Vicenza il progetto CleanBnB

# «L'affitto breve rende» La startup lo valorizza

«Serve anche una nuova mentalità dei proprietari»

**Roberta Bassan**

Check-in e check-out come in albergo, pulizia, accoglienza, wi-fi gratuito. Con la differenza che si dorme in una casa e quando si chiude la porta ci si può sentire comodi e più liberi avendo spazi maggiori che non limitati ad una camera da letto e una hall. E magari se si è una famiglia può essere conveniente. Giriamola dall'altra parte. Ci sono proprietari che hanno una seconda casa e temono di incappare in inquilini morosi.

E così si è sviluppata negli anni la modalità degli "affitti brevi": gli ospiti pagano in anticipo e la casa resta a disposizione del proprietario tutte le volte che vuole. A Vicenza lo scorso anno è partita una nuova realtà che fa capo al bassanese Andrea Guarise, classe 1980, laurea in economia e commercio internazionale, primi passi nel settore della finanza immobiliare per passare poi allo sviluppo e al finanziamento di nuove attività. È così che 5 anni fa ha fondato Algebria Capital, sede a Bassano, società che culla startup e imprese. Nel portafoglio ha la partecipazione in 16 realtà che vanno dall'e-commerce ai viaggi in barca, dalle consegne di vino al lava-stira biancheria. «Mi gioco delle "fiche" più o meno importanti in società in cui credo». Piccole percentuali dall'1 al 15%, poche migliaia di euro fino a 20 mila euro

che finora gli hanno dato un ritorno. Ma l'investimento più grosso è ora nella sua impresa che gestisce affitti brevi, la Clean BnB Veneto, controllata all'85% dalla sua Algebria Capital. Impresa che è la longa manus veneta della Clean BnB fondata nel 2015 a Milano da Francesco Zoragno, alla vigilia dell'Expo, quando si registrò un'enorme crescita del business con tanti proprietari di immobili che volevano metterli in affitto e cercavano chi se ne occupasse in modo professionale.

Un anno fa Guarise ha dato vita alla Clean BnB Veneto attorno a cui ruotano 12 collaboratori e che oggi dispone di 35 appartamenti («Obiettivo 100») tra Venezia, Padova, Verona e Vicenza. «A Vicenza ne gestiamo 5. Ne avessimo avuto 30 durante Vicenzoro li avremmo occupati tutti». Vacanza, business, motivi sanitari (gestiscono un immobile anche vicino al San Bortolo), idea del turismo industriale. Gestiscono anche un appartamento vicino allo stadio, appoggio per tifosi in trasferta che allungano il fine settimana. Guarise tira le somme dei primi 8 mesi: 18/20 giorni al mese occupati, 4/5 giorni in media. Prezzi sui 60 euro a notte, 70/80 euro durante la Fiera. «I proprietari ci affidano le chiavi, noi gestiamo la casa, siamo partner di booking. E assicuriamo redditività. Ma serve una nuova mentalità». •



Andrea Guarise

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**FOCUS.** Asiago è la località montana più richiesta secondo il report dell'Ufficio studi Gabetti, tempi medi di vendita 4 mesi

# Il mercato turistico in Altopiano "tira"

Quasi 450 transazioni in un anno (+1,7%), prezzi stabili «Tra i più ricercati i trilocali tra i 100 e 150 mila euro»

Secondo gli ultimi dati disponibili dell'Agenzia delle entrate, il 2017 si è chiuso con performance positive in termini di transazioni per il residenziale registrando nell'Altopiano di Asiago 449 transazioni (+1,7% rispetto al 2016) e in particolare 130 transazioni ad Asiago, 156 a Roana e 103 a Gallio. «L'altopiano, nel 2018, conferma un mercato turistico attivo, in particolare per la località di Asiago e le zone limitrofe».

A dirlo il focus dell'Ufficio studi Gabetti: nel 2018, secondo l'esperienza degli agenti, si conferma l'andamento positivo per il mercato delle seconde case nella zona di Asiago e limitrofi, con una stabilità del volume di compravendite rispetto all'anno precedente. «Il graduale riallineamento e stabilizzazione dei prezzi e le detrazioni in caso di ristrutturazione degli immobili contribuiscono a rendere disponibili sul mercato buone occasioni in termini di rapporto qualità/prezzo, che attraggono l'interesse dei potenziali acquirenti».

I tempi medi di vendita per il mercato turistico, nel 2018, risultano brevi, intorno ai 4 mesi, con una scontistica applicata al prezzo di richiesta pari all'8-10%, a seconda dell'immobile.

La zona con maggiore attrattività turistica si conferma Asiago, seguita da Gallio e Roana, da coloro che desiderano la vicinanza ai numerosi servizi e privilegiano un'agevole accessibilità. Di interesse anche soluzioni più in quota o comunque defilate dal centro, da chi cerca tranquillità e panorami. I prezzi si confermano generalmente stabili rispetto al 2017.

«Tra le location più richieste rimane in vetta il Comune di Asiago - spiega Federica Speziali, titolare dell'agenzia Gabetti di Asiago -, dove tra le tipologie più ricercate si confermano il trilocale con un prezzo medio tra i 100 e i 150 mila euro a seconda delle condizioni; le ville indipendenti con giardino con prezzo tra i 150-300 mila euro a seconda della posizione e delle condizioni, in alcuni casi da ristrutturare». Tra i fattori che favoriscono un immobile: poche unità abitative nello stesso complesso, il riscaldamento autonomo e la presenza di pochi o perlomeno funzionali spazi comuni. Si conferma molto apprezzato lo spazio esterno (sia giardino che terrazzo abitabile) a discapito della taverna.

Prezzi stabili rispetto al 2017 e vanno dalle soluzioni signorili di Asiago da 2.500 a 3.500 euro al mq fino alle quotazioni più contenute di Rotzo intorno ai 1.300-1.800 mq. Fino a 600-900 euro per mq di Conco per soluzioni da ristrutturare. ●



Una veduta dell'Altopiano di Asiago. ARCHIVIO



**AUTOSTRADA A31.** Il ministro Stefani: «Va fatta, ora trovare soluzioni»

# Toninelli rilancia la Valdastico Nord «Nuovo progetto»

Il Ministero: «Procedura azzerata dalla sentenza del Consiglio di Stato, ma ora Veneto e Trentino sono d'accordo: presentino una nuova ipotesi»

**Piero Erle**

L'aveva preannunciato, nei giorni scorsi, il quotidiano "La Stampa": i 5Stelle, sotto accusa per il possibile stop alla Tav Torino-Lione, vogliono dimostrare che al Ministero delle infrastrutture non sono lì per fermare tutto, ma per mandare avanti le opere che meritano. E nel merito ne era emersa una lista in cui, a sorpresa, c'è anche lei: l'autostrada Valdastico Nord che colleghi il Veneto centrale e il Trentino. Anche se nelle stesse ore, come noto, il Consiglio di Stato ha azzerato la delibera del Cipe su cui la società Brescia-Padova si è basata per il nuovo iter per la Valdastico Nord almeno per il tratto vicentino. «Valuteremo con Zaia e Fugatti la concessione e l'eventuale realizzazione del tracciato. In linea generale - ha dichiarato ieri mattina il ministro Danilo Toninelli al Corriere Trentino - questo Ministero è aperto a valutare tutte le infrastrutture che servono davvero a chi le usa, non a chi le costruisce». E ieri, anche se non con i governatori Luca Zaia e Maurizio Fugatti, un incontro al Ministero c'è sta-

to, alla presenza da quanto si è capito dell'assessore veneto Elisa De Berti e di quello trentino Achille Spinelli.

**NUOVO PROGETTO.** E a sorpresa, nel silenzio di Veneto e Trentino ieri pomeriggio a parlare è stato proprio il dicastero di Toninelli. «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - è la nota riportata dalle agenzie - ha preso atto e sta approfondendo le conseguenze della decisione del Consiglio di Stato che ha annullato la delibera Cipe del 2013 e sostanzialmente azzerato il progetto della autostrada Valdastico Nord». Concetto chiarissimo: iter cancellato. Ma c'è di più, a sorpresa: «L'incontro di natura tecnica tenuto oggi al dicastero tra rappresentanti del Mit e degli enti locali interessati è servito ad approfondire l'ipotesi di un progetto rispondente al dettato della sentenza, nonché a valutare una concessione che è già da tempo in regime di proroga. In particolare, il Ministero ha chiesto alla Regione Veneto e alla Provincia autonoma di Trento di formalizzare e di trasmettere la nuova ipotesi progettuale su cui gli enti territoriali hanno dichiarato di

aver trovato un sostanziale accordo».

**SI RIPARTE.** La nota parte di "progetto rispondente alla sentenza", e si sa che il Consiglio di Stato ha bocciato la Valdastico perché il progetto non era completo fino allo sbocco in valle dell'Adige. Chiaro quindi che il progetto serve intero. Toninelli aggiunge poi che Veneto e Trentino devono presentare un progetto su cui c'è già "un sostanziale accordo", ma non si sa se si parla dello sbocco a Rovereto Sud che vorrebbe il neogovernatore trentino Fugatti o uno più a nord (in zona di Trento?) in linea col progetto del tratto veneto già appoggiato da Zaia. Intanto interviene il ministro vicentino Erika Stefani: «Dopo la sentenza del Consiglio di Stato siamo di fronte a nuovo scenario. La Valdastico deve essere fatta. È un'opera che serve ai cittadini, a tutti i veneti come congiunzione con Trento, è necessaria per le imprese e anche per i collegamenti universitari. Si tratta di una grande opportunità. Dobbiamo elaborare soluzioni possibili per la realizzazione dell'opera». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'attuale termine della A31 Valdastico a Piovene Rocchette

**Il blocco del sistema di esazione pedaggi**

# Pedemontana: un caso da tv nazionale, ma ci vorrà ancora tempo per aprirla

È diventato un caso nazionale, quello del primo tratto di superstrada Pedemontana Veneta, circa 7 chilometri dalla A31 Valdastico a Breganze, che è pronto ma non può essere utilizzato perché ancora il nuovo casello non "parla" con gli altri della rete autostradale. Se n'è occupato il quotidiano La Stampa e poi il Tg1 della Rai, che ha percorso il tratto ancora chiuso con il vicepresidente Gaetano Marangoni di Confindustria Vicenza e ha poi sentito anche il presidente Luciano Vescovi: «È un'arteria utile non solo alle aziende locali ma anche a quelle di Lombardia e Piemonte. C'è una ripercussione per la sua mancata fruizione». I costruttori di Sis devono portare i loro caselli a parlare con quelli di Aiscat, l'associazione dei concessionari. Ma il sistema informatico scelto da Sis non è risultato facilmente collegabile al sistema italiano perché basato su tecniche estere, ed è invece necessaria una interconnessione totale, senza caselli di 'uscita' e caselli poi 'di ingresso' ad altre arterie. Fonti Aiscat fanno sapere che adesso si sta lavorando a tutto spiano anche grazie al rapporto molto positivo che si è sviluppato con la Regione, forse anche col ricorso a un service esterno per aiutare Sis a "far pratica" anche in vista dell'apertura dei caselli successivi. Ma ci vuole ancora tempo: un mese e forse qualcosa in più.



Il casello chiuso ripreso dalla Rai



**ANAS.** Un piano da 170 milioni tutti stanziati

# Avanzano i lavori per i Mondiali di sci di "Cortina 2021"

Gemme: «Su 22 interventi previsti nelle prime due fasi 16 sono stati avviati e gli altri sono in arrivo a marzo»

CORTINA

Mondiali di sci 2012: Anas segnala che «procedono senza sosta le attività previste nel Piano di potenziamento della viabilità. Tutte le opere del primo stralcio sono state affidate e quattro degli interventi previsti sono stati ultimati. Anche le attività previste nel secondo stralcio sono in corso di realizzazione. Su 22 degli interventi previsti nelle parti prima e seconda, del valore complessivo superiore a 28,5 milioni, 16 sono stati avviati e gli altri sei saranno consegnati alle imprese aggiudicatrici entro marzo». «Ho accolto con vivo piacere l'incarico che mi è stato affidato», dice il commissario di governo e nuovo presidente di Anas, Claudio Andrea Gemme, che cita la collaborazione con la sottosegretaria Vannia Gava (Ambiente), la Regione e i Comuni».

Entro gennaio sarà approvata la fase tre del secondo stralcio e «sarà avviata la gara dei lavori del terzo stralcio, che prevedono la rettifica planaltimetrica e messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità locale a Fortogna,

nel Comune di Longarone, per 2,4 milioni». Entro aprile «andranno in gara i tre progetti previsti nel quarto stralcio del Piano di potenziamento per il miglioramento funzionale degli svincoli e la rettifica del tracciato a Longarone»: 17,8 milioni.

L'intero piano - investimenti per oltre 170 milioni, interamente finanziati - avanza anche per le quattro varianti di Tai di Cadore, Valle, San Vito e Cortina: «I tempi di approvazione sono necessariamente legati all'espletamento dell'iter di valutazione ambientale avviato il 20 dicembre e la cui procedura si prevede possa essere completata entro aprile. I progetti saranno poi trasmessi in esame alle Conferenze di servizi». Grande attenzione anche alla gestione dei disagi creati dai cantieri. E Anas ha selezionato un team internazionale «che renderà la statale 51 Alemagna entro il 2021 il primo esempio italiano - e tra i primi in Europa - di gestione integrata della mobilità, in grado di accogliere le auto del futuro dotate di sistemi intelligenti di controllo» col piano "smart mobility". ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cartello che indica i lavori



Claudio Andrea Gemme



**La concessionaria: i dati del 2018**

# Venezia-Trieste, sale il traffico camion: +2,98%

**VENEZIA-TRIESTE**

Sulla rete autotradale di Autovie Venete anche nel 2018 è proseguito l'incremento dei flussi di mezzi pesanti mentre cala quello dei veicoli leggeri. I dati della società concessionaria - dice una nota - indicano un +2,98% di incremento dei mezzi pesanti, passati da 12 milioni 674 mila 952 del 2017 a 13 milioni 052 mila 704 del 2018. Numeri che si "materializzano" con le lunghe file di camion incolonnate sulla corsia di marcia nel tratto Palmanova-Portogruaro dove sono attivi i cantieri per la costruzione della terza corsia, che hanno invece fatto calare le auto del -1,93%.

**Mezzi pesanti lungo i cantieri della 3ª corsia della Venezia-Trieste**

**PONTE DEGLI ALPINI.** Le conclusioni dell'istruttoria dell'Anac dopo gli esposti contro il Comune

# Rescissione legittima ma il "pasticcio Nardini" turba l'Anticorruzione

«Priva di rilievo la lamentela sul legname, progettisti adeguati al caso»  
Sulla spalla «carenze» nel procedimento di autorizzazione dei lavori

**Enrico Saretta**

Tutto in regola sulla scelta dei progettisti, sulla disponibilità del legname per il restauro e sulla rescissione del contratto con l'impresa Vardanega. Sulla spalla Nardini, invece, l'Anac bacchetta il Comune.

L'Autorità nazionale anticorruzione ha reso noti ieri i risultati dell'istruttoria avviata sul progetto del Ponte degli Alpini a seguito delle richieste del Comitato Amici del Ponte e del precedente appaltatore, la Vardanega di Possagno. Molti dei punti contestati vengono liquidati rapidamente riscontrando una condotta corretta da parte dell'amministrazione. L'Anac, inoltre, ha ritenuto la rescissione del contratto esercitata nel pieno delle facoltà del Comune. Sull'annosa diatriba della disponibilità o meno della spalla Nardini, l'Anticorruzione rileva invece mancanze nel procedimento autorizzativo dei lavori. La spalla Nardini resta la madre di tutte le problematiche. Tanto che al termine delle 18 pagine di documento, l'Anticorruzione dà mandato al proprio Ufficio vigilanza lavori di monitorare l'andamento del restauro e soprattutto gli esiti delle interlocuzioni tra il Comuni e i Nardini stessi.

**IRILIEVI.** Come noto, i rapporti tra Comune e Nardini per l'accesso alle proprietà di questi ultimi sono regolati da una convenzione firmata il primo marzo 2016. Il problema, come rileva l'Anac, è che invece la verifica e la validazione del progetto da porre in gara erano avvenute precedentemente, il 26 novembre

2015, quando c'era soltanto una bozza di convenzione, risalente ai primi di agosto 2015, nella quale erano elencate le lavorazioni previste nella spalla Nardini, e una serie di atti successivi nei quali i Nardini davano «la piena disponibilità a proseguire nel rapporto intrapreso con il Comune». Cosa che evidentemente non bastava: «In carenza di un documento comprovante l'effettiva volontà delle parti interessate al procedimento, probante ai fini della effettiva eseguibilità delle opere - scrive infatti l'Anac - non erano da ritenersi sussistenti tutti i presupposti per la validazione del relativo progetto». Validazione che non può essere emessa «nelle more dell'acquisizione di un documento definitivo probante ai fini della realizzabilità stessa delle opere, come invece è avvenuto nel caso in esame». A complicare ancora di più la questione, il fatto che nella convenzione sia indicata la perdita di diritti a favore del Comune nel caso i risultati delle verifiche tecniche non siano condivisi dal tecnico dei Nardini. «Tali condizioni - prosegue l'ente - riducono considerevolmente quei margini di ragionevole certezza di eseguibilità del progetto che la procedura di validazione intendeva garantire». In conclusione, Anac sottolinea che la problematica dell'effettiva accessibilità della spalla Nardini «non è ancora adeguatamente risolta». E questo perché è stato procrastinata «l'acquisizione del definitivo assenso alla realizzazione delle opere insistenti sulla proprietà Nardini a dopo la consegna dei lavori. Rinviando alla fase di cantiere ul-

teriori valutazioni tecniche e indagini sulle spalle del ponte per la esatta caratterizzazione dello stato dei materiali». Ecco quindi che per Anac la validazione del progetto da parte degli uffici comunali è «avvenuta in carenza dei presupposti di legge ed in difetto di una esaustiva valutazione dello stato dei luoghi».

**IL LEGNAME.** L'altra grande questione sollevata anche dal precedente appaltatore Vardanega era la presunta indisponibilità sul mercato del legno giusto per il ponte. Sul punto, l'Anac specifica che «gli accertamenti condotti portano a ritenere superabili i profili problematici rappresentati», proprio in base al fatto che il Comune aveva indicato a Vardanega la possibilità di procurarsi legname di caratteristiche affini a quelle richieste. E del resto, la Inco ha trovato e ordinato da tempo il legno presunto «inesistente», che è pronto ad arrivare a Bassano. «La lamentela dell'istante - scrive quindi Anac - appare dunque priva di rilievo ai fini dell'effettiva eseguibilità dell'opera».

**IL PROGETTISTA.** Pieno riconoscimento infine da parte dell'Anac al progettista dell'opera, l'ingegner Claudio Modena.

«Le verifiche operate in sede istruttoria consentono di ritenere congrui all'importanza e alla delicatezza delle opere i requisiti di professionalità del progettista incaricato - scrivono gli esperti dell'Anticorruzione - ritenendo inoltre gli elaborati dello stesso prodotto sostanzialmente ottemperanti ai dettami del regolamento per il livello progettuali richiesto». •



**L'AMMINISTRAZIONE.** «Riconosciuto che abbiamo limitato le perdite»

## «Ci viene chiesto di definire anche l'ultima questione»

Il Comune non si scompone di fronte alle conclusioni dell'Anac: «Ci hanno dato ragione in quasi tutto e hanno scritto a chiare lettere che non c'erano motivi per Vardanega di non procedere con i lavori. Quanto alla questione spalla, l'iter procede», è il commento degli uffici di via Matteotti.

L'amministrazione ha annunciato in una nota che «Fermo restando che forniremo in tutte le sedi ulteriori elementi di spiegazione e giustificazione dell'operato, si conferma il massimo impegno per portare a termine i lavori di restauro, come sta concretamente avvenendo in queste settimane».

«Dopo un'attenta disamina, l'Autorità evidenzia che il progetto è adeguato all'importanza e alla delicatezza del monumento e che le competenze messe in campo sono all'altezza del compito affidato - sottolineano il sindaco Poletto e il vicesindaco Campagnolo -. Non si evidenziano particolari problemi nemmeno per quanto riguarda i materiali lignei, in quanto il progetto asserisce che l'impresa in accordo con la Direzione Lavori e il collaudatore può proporre una fornitura che possa soddisfare i requisiti di resistenza definiti dal progettista, cosa che si sta verificando concretamente in queste settimane con la ditta Inco»



Roberto Campagnolo

Per quanto riguarda la spalla Nardini, proseguono i due amministratori, «l'Anac evidenzia che la disponibilità dell'area prevista dalla convenzione, che avrebbe dovuto essere già risolta, si inserisce in un rapporto con la proprietà che prevede delle verifiche prima di concordare eventuali interventi di rinforzo e chiede che questa situazione venga definita quanto prima per evitare prolungamenti dei tempi di cantiere».

Massima tranquillità, quindi, in via Matteotti, nonostante tra i compiti dell'Anac ci sia quello di verificare eventuali circostanze che potrebbero provocare ritardi o danni erariali. Del resto, la stessa Anac nella sua istruttoria, a firma del presidente Raffaele Cantone, riferisce che ad oggi l'Amministrazione di Bas-

sano «sembra sia riuscita a limitare le perdite, avendo escusso l'assicurazione per una somma pari a 470mila euro e recuperato l'anticipo dato a Vardanega, pari a 694mila euro».

Allo stesso tempo, però, l'Anac sottolinea che problematiche come la non piena disponibilità delle aree potrebbero incidere sull'economicità del contratto e, di conseguenza, sul buon esito dello stesso. Resta il fatto che, come sottolineato dall'Amministrazione e rimarcato ieri dal sindaco e da Campagnolo, «nessuno degli elementi indicati nella delibera dell'Anac ha giustificato l'inadempimento del precedente appaltatore». Cosa ad oggi certificata anche dal tribunale, che ha dato ragione al Comune.

Nello specifico della spalla, l'assessore Campagnolo sottolinea inoltre che il progetto prevedeva sin dall'inizio di raccogliere maggiori informazioni su di essa non appena il Brenta fosse stato messo in secca. «Anche perché non sarebbe stato possibile avere un quadro completo sulla spalla prima di mettere in secca il fiume - afferma -. Solo da quel momento poteva quindi partire il confronto con Nardini, affidando l'incarico di analisi all'ingegner Rizzo. Era una circostanza già inserita nel progetto. Non a caso l'Anac ci chiede ulteriori informazioni». ● E.S.



Il cantiere della Inco con le ture sotto il monumento CECCON



Il Ponte degli Alpini visto dall'alto. L'Autorità anticorruzione chiede chiarimenti sulla spalla Nardini CECCON

INCERTEZZA SULL'AVVIO DEI CANTIERI NEL NORDEST: COSTRUTTORI PRONTI A RIVOLGERSI AI GIUDICI

# La Tav in Veneto rischia di finire in tribunale

## I dubbi del M5s sulle grandi opere tengono in sospeso anche la Brescia-Padova

DI FILIPPO MERLI

**D**alla Tav al Tar. «Restiamo con la speranza che si dia il via libera ai lavori. Se così non fosse, si va davanti a un giudice». I costruttori della linea dell'alta velocità del Veneto, da Brescia a Padova via Verona, aspettano un segnale dal governo. Possibilmente positivo. Al contrario, se lo stop ai cantieri dovesse arrivare fuori tempo massimo, si dicono pronti a portare il caso in tribunale. Con il costo della causa che potrebbe arrivare a 800 milioni di euro, la metà degli 1,6 miliardi di investimento per il completamento dell'opera.

Il progetto della linea del Nordest è stato affidato al consorzio Cepav Due, che la scorsa estate ha firmato il contratto per il primo lotto della Brescia-Padova con Rfi, la Rete ferroviaria italiana partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato. I cantieri, però, non sono ancora partiti. I lavori, al momento, riguardano solo le procedure di esproprio e l'ultimazione del progetto esecutivo. La posizione dell'ala pentastellata dell'esecutivo di **Giuseppe Conte**, che subordina le grandi infrastrutture all'analisi tra costi e benefici, ha creato una situazione di stallo e incertezza anche in Veneto.

Tra i costruttori della Brescia-Padova ci sono il gruppo Icm, che riunisce società finanziarie e industriali nel settore delle costruzioni, e Pizzarotti Italia, azienda specializzata nelle grandi opere pubbliche e infrastrutturali. Rispettivamente, Icm e Pizzarotti detengono il 13% e il 27% di Cepav Due, il consorzio guidato a sua volta da Saipem. «Non abbiamo ricevuto alcuna comunicazione in merito a una revisione del progetto, né tanto meno una comunicazione sull'avvio dell'analisi tra costi e benefici», ha spiegato l'ammini-

stratore delegato di Pizzarotti, **Corrado Bianchi**.

All'inizio di novembre, il M5s, che in Veneto è all'opposizione del

governatore leghista **Luca Zaia**, aveva annunciato una possibile revisione del progetto della Brescia-Padova. Sinora, dal ministro delle Infrastrutture, **Daniilo Toni-**

**nelli**, non è arrivato alcuno stop ufficiale alla Tav del Nordest. «L'analisi tra costi e benefici sulla Tav Brescia-Verona arriverà a breve», ha annunciato Toninelli a inizio settimana. «Come per le altre grandi opere sottoposte a questa procedura verrà poi valutata anche l'analisi giuridica e si procederà con una decisione politica sulla realizzazione o meno».

Come per la Torino-Lione, anche i Si Tav del Veneto, in dicembre, sono scesi in piazza a Verona per ribadire la necessità dell'opera. Che al momento resta in sospeso. «Spero che il nodo si scioglia, perché la linea storica è sovraccarica, non riesce più a fare nemmeno le manutenzioni ordinarie», ha aggiunto Bianchi. «Se invece si deciderà di fermare tutto, non c'è dubbio che si arriverà a un contenzioso».

Di tribunali ha parlato anche il consigliere delegato di Icm, **Gianfranco Simonetto**. «Non abbiamo indicazioni su come andare avanti», ha detto al *Corriere del Veneto*. «Se scatteranno le penali sarà responsabilità di Rfi e del ministero. Qui siamo già in sofferenza perché, di fatto, non possiamo avanzare. I costi lievitano, non si può continuare a lungo senza indicazioni precise».

Resta l'incertezza per i lavoratori e per la programmazione dell'azienda. Noi il contratto l'abbiamo firmato e abbiamo anche riscosso l'anticipo del 10%, 160 milioni di euro. Vorrei capire chi si assumerà la responsabilità di disconoscere il contratto».

© Riproduzione riservata



LE STIME DI CONFAPI

# Brexit, servito un conto salato A Padova costerebbe 58 milioni

La contrazione dell'export verso la Gran Bretagna preoccupa il presidente Valerio «È la conseguenza del populismo e delle derive che possono danneggiare tutti»

**Dopo la crescita delle esportazioni nel 2018, prevista una frenata tra il 3 e il 7%**

**PADOVA.** La Brexit potrebbe costare 58 milioni di euro all'export padovano solo nel 2019. A fare una stima della perdita del volume degli scambi tra sistema padovano e Gran Bretagna, finora quarto paese di destinazione delle merci made in Padova, dopo Germania, Francia e Stati Uniti, è Fabbrica Padova, il centro Studi di Confapi. «Sebbene ancora non sia chiaro quale forma di rapporto Londra sceglierà di intrattenere con l'Ue», dice Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova, «è scontato che le cose non saranno più come prima».

**RESA DEI CONTI**

«Questo fa sì che si imponga una considerazione: quanto sta accadendo è la dimostrazione di come le scelte compiute sul piano emotivo e senza le dovute analisi, come nel caso del referendum del 2016, possono avere conseguenze nefaste per tutti. In un certo senso, siamo arrivati alla resa dei conti con il populismo e le sue derive. Vale per la Gran Bretagna come per lo scenario italiano».

**IDATI**

Secondo dati dell'Ufficio Regionale di Statistica, il Veneto ha esportato nel 2017 per 3,576 miliardi di euro verso il Regno Unito, Padova 478 milioni di euro. E se la crescita delle esportazioni, per lo meno nel Padovano, per il 2018 si prevede sarà consistente (anche se ancora il dato definitivo sull'intera annualità non è stato calcolato) alcuni

studi valutano tra il 3 e il 7% la contrazione delle esportazioni con un'uscita del Regno Unito dalla Ue. A queste si aggiungerebbero le conseguenze dell'introduzione di nuove tariffe doganali sulle merci Italiane in ingresso Oltre Manica. Il risultato, secondo Fabbrica Padova potrebbe costare al tessuto economico della provincia circa 58 milioni di euro ed al sistema economico regionale quasi 430 milioni.

**VERSO LA SVALUTAZIONE**

«Per esperienza diretta con i mercati d'oltremarina, posso assicurare che la Gran Bretagna non è pronta ad affrontare il ritorno delle dogane», continua Valerio. «In ogni caso, il ripristino dei dazi avrebbe un impatto deciso sui flussi delle merci, appesantiti dai controlli doganali e dal pagamento delle tariffe Wto. A livello commerciale, si può ipotizzare un incremento delle scorte a ridosso del 29 marzo, visti i paletti che scatterebbero da aprile. Ed è data quasi per scontata la svalutazione della sterlina. Aggiungo che il Regno Unito ormai da tempo ha ridotto in modo considerevole le sue attività industriali preferendo importare dall'estero quanto gli serve, in particolar modo nei settori meccanico e alimentare. Stanti queste scelte è evidente che, nel breve periodo, non potrà chiudere del tutto le frontiere se vuole continuare a sopravvivere, ma, allo stesso tempo, non è escluso che torni a puntare sulla produzione interna. E ciò comporterebbe un ulteriore impatto negativo sulle imprese italiane più legate al mercato UK».

**Riccardo Sandre**



Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova, è preoccupato



PREVISIONI METEO

# Accordo Porto-Centro Maree per il monitoraggio acque alte

Previsioni di marea più precise in futuro, questo è l'obiettivo, grazie all'accordo, approvato dalla Giunta tra il Centro Previsione e Segnalazione Maree del Comune di Venezia e l'Autorità del Sistema Portuale di Venezia, fortemente voluto dal sindaco Luigi Brugnaro e dal presidente del Porto Pino Musolino.

L'accordo rappresenta per il Comune un ulteriore importante tassello nel disegno di razionalizzazione e integrazione dei punti osservativi e degli strumenti di monitoraggio ambientale che il Centro Maree sta portando avanti in questi ultimi due anni e per l'Autorità di Sistema Portuale una occasione per incrementare gli ausili alla navigazione fornendo alle navi informazioni utili in fatto di sicurezza. Grazie a questa collaborazione, che garantirà sia all'Autorità del Porto che al Centro Maree una gestione più economica della rete di monitoraggio, i due enti saranno in grado di scambiare i dati meteoro-marini in laguna e nell'area di mare prospiciente e la condivisione dei punti di installazione della strumentazione. Ciò consentirà al Comune di ampliare l'area di monitoraggio non solo del fenomeno di alta marea, ma an-

che delle condizioni meteorologiche locali, favorendone una migliore comprensione e fornendo alla modellistica in uso al Centro nuove informazioni capaci di migliorare la qualità delle previsioni numeriche. Nello specifico, i dati saranno destinati allo sviluppo del modello di previsione all'interno della Laguna, dove fenomeni meteorologici locali possono causare anomalie anche significative nel livello della marea registrato in parti diverse.

Al Porto permetterà di utilizzare anche i dati raccolti dal Comune che, unitamente a quelli provenienti da altre fonti, saranno processati e inviati in tempo reale alla piattaforma iLogis, che è utilizzata da tutti gli operatori portuali veneziani, e al Comando generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione alle navi che transitano nell'Alto Adriatico. L'iniziativa, già in fase di sperimentazione, che prevede anche l'uso di "boe virtuali" in ausilio alla navigazione, mira a potenziare le infrastrutture digitali del Porto, efficientandone l'attività e permettendo a comandanti, piloti, terminalisti, agenti ed armatori di prendere decisioni più ponderate nel corso della loro attività quotidiana. —



Stazione rilevamento alla Salute



MIRA

# Idrovia, il sindaco Dori chiede un nuovo studio sull'impatto in laguna

D'accordo Danieleto (Vigonovo) che guida i Comuni del sì  
«Bisogna però passare presto al progetto definitivo»

**Alessandro Abbadir**

**VIGONOVO.** Sul fronte dell'Idrovia a differenza della battaglia per l'Elettrodotta interrato il fronte dei sindaci si spacca in Riviera del Brenta. Da una parte ci sono una ventina di Comuni (fra veneziano padovano e vicentino) coordinati dal sindaco M5S di Vigonovo Andrea Danieleto (incaricato dal ministro Danilo Toninelli) che puntano al completamento in tempi rapidi dell'opera. E per questo hanno votato nei rispettivi consigli comunali mozioni ad hoc.

Dall'altra il Comune di Mira il più popoloso del comprensorio che non ci sta, e chiede sia fatto uno studio rigoroso sull'impatto che avrà lo scarico delle acque nella laguna di Venezia di cui il suo territorio sarà il destinatario. «Capiamo l'utilità dell'opera in funzione anti alluvioni e come scolmatore», spiega il sindaco Marco Dori, «ma ribadiamo che venga fatto uno studio approfondito sull'impatto delle centinaia di metri cubi di acqua al secondo che saranno sversati in laguna e che conterranno diversi inquinanti. Solo dopo uno studio approfondito e do-

po aver avuto risposte precise, saremo in grado di valutare attentamente l'opportunità del completamento dell'Idrovia per il nostro territorio».

Il completamento dell'Idrovia Padova - Venezia costerà 560 milioni di euro. Quest'opera servirà sia come canale per il transito delle merci dal Porto Di Venezia all'Interporto di Padova (canale navigabile di classe V) che come canale scolmatore per evitare devastanti alluvioni come quella del 2010 nel vicentino e padovano. Ci si trova di fatto però di fronte ad un'impasse. Da due anni si è fermi al progetto preliminare approvato dalla Regione. «Bisogna passare al progetto definitivo», spiega il sindaco di Vigonovo Andrea Danieleto, «per poi procedere con l'opera. Capisco le resistenze territoriali che arrivano dal mirese e proprio per questo non mi oppongo certamente ad uno studio specifico che chiarisca gli impatti su quel territorio del completamento dell'opera. Gli altri comuni della Riviera concordano sull'utilità dell'opera compreso quello di Dolo che approverà a breve per questo una mozione specifica». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il sindaco Marco Dori di Mira ha rotto il fronte dei sindaci sull'Idrovia



INCONTRO AL MIT A ROMA

# Valdastico Nord, si riparte da zero Toninelli: progetto nuovo e condiviso

**La sentenza del Consiglio di Stato ha cancellato la delibera Cipe del 2012-13 Besenello ha vinto la battaglia Fugatti rilancia su Rovereto**

TRENTO. Valdastico Nord: tutto da rifare. Il Consiglio di Stato ha stabilito che l'autostrada non potrà sbucare a Besenello e ha bocciato la delibera del Cipe che autorizzava il progetto della A4 Holding Serenissima per completare l'arteria da Piovene Rocchette fino all'imbocco nell'Autobrennero nel comune della Vallagarina, da sempre contrario, con tanto di statua piantata sulla strada. Ieri a Roma negli uffici del ministro Toninelli si è tenuto un vertice con lo staff del Mit, l'assessore veneto Elisa De Berti e il suo omologo della provincia di Trento. Fiutata l'aria, i presidenti Zaia e Fugatti hanno declinato l'invito e alla fine del vertice è stato emesso questo comunicato: «Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso atto e sta approfondendo le conseguenze della decisione del Consiglio di Stato che ha annullato la delibera Cipe del 2013 e sostanzialmente azzerato il progetto della autostrada Valdastico Nord. L'incontro di natura tecnica è servito ad approfondire l'ipotesi di un progetto rispondente al dettato della sentenza, nonché a valutare una concessione già da tempo in regime di proroga. In particolare, il ministero Toninelli ha chiesto alla Regione Veneto e alla Pro-

vincia autonoma di Trento di formalizzare e di trasmettere la nuova ipotesi progettuale su cui gli enti territoriali hanno dichiarato di aver trovato un sostanziale accordo», si legge nella nota del Mit. Cosa significa nel concreto? Un passo alla volta.

L'iter che ha portato la Serenissima a forzare le tappe è partito l'8 agosto 2012 quando la Regione Veneto ha approvato i lavori sulla Valdastico Nord; il 18 marzo 2013 il Cipe ha dato il proprio benestare per la prosecuzione da Piovene Rocchette sino ai confini col Trentino. Ma il Consiglio di Stato, adesso, ha cancellato quel tratto che da Lastevasse avrebbe dovuto bucare la montagna a Folgaria e sbucare a Besenello.

Per evitare la clamorosa bocciatura e non fermare i progetti di A4 e A31, l'ex presidente Ugo Rossi aveva cambiato idea e trovato un'intesa con l'ex ministro Delrio e Zaia: la Valdastico Nord sarebbe sbucata a Levico-Caldonazzo sulla Valsugana, che è una superstrada. Peccato che Rossi abbia perso le elezioni e il nuovo presidente Maurizio Fugatti (Lega) le ha vinte con una promessa solenne: completare la Valdastico e farla sbucare a Rovereto o a Trento, ma non tra i vigneti di Besenello. Non si può. E Toninelli che con i 5 stelle è contrario alla Valdastico Nord, ieri ha detto: tornate al Mit solo con un progetto definitivo. —

Al. Sal.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'AD DI AUTOVIE VENETE

# Castagna: più Tir in autostrada Completare presto la terza corsia

Gli incidenti sono aumentati e si pone l'urgenza di accelerare i lavori

TRIESTE. Sulla rete autostradale di Autovie Venete anche nel 2018 aumenta il traffico di mezzi pesanti (+2,98%). Un indice di ripresa economica che pone anche un problema di sicurezza nel tratto dove si lavora alla terza corsia. Gli incidenti nel 2017 sono stati 869, in aumento sugli 833 del 2017. Sono i dati elaborati da Autovie Venete relativi alla propria rete autostradale, gestita in concessione. I Tir transitati in autostrada sono cresciuti dai 12,674 milioni del 2017 ai 13,052 milioni del 2018. Numeri che si traducono sull'autostrada in lunghe file di camion incolonnati sulla corsia di marcia nel tratto Palmanova-Portogruaro dove sono attivi i cantieri per la costruzione della terza corsia. Cala del 1,93%, invece, il traffico leggero che passa da 35,598 milioni a 34,910 milioni. Una diminuzione che riguarda soprattutto - anche qui - i tratti dove insistono i cantieri. Per il presidente di Autovie Venete Maurizio Castagna, «i dati fanno capire chiaramente come il trend di crescita del traffico prosegua confermando la necessità di completare il prima possibile la terza corsia».

I lavori proseguono rapidamente: «Prevediamo di poter concludere l'intervento sul nodo di Palmanova

(un'interconnessione strategica per la viabilità) prima dell'estate, risolvendo così una delle criticità più forti in particolare per l'esodo estivo». Autovie Venete ha incoraggiato, invitando chi vive nelle aree dei cantieri e deve effettuare spostamenti brevi, a utilizzare la viabilità normale. I dati riguardanti le uscite ai caselli compresi fra Trieste e Portogruaro lo confermano: meno 2,38% a Trieste-Lisert; -4,16% a Redipuglia; -3,13% a Villesse; -6,61% a Palmanova; -9,4% a Udine Sud; -16,94% a San Giorgio di Nogaro; -7,71% a Latisana; -5,58% a Portogruaro. In tutti gli altri caselli, invece, le percentuali sono caratterizzate dal segno più: +2,18% San Stino di Livenza; +2,56 San Donà di Piave; +10,92 Meolo-Roncade; +1,76 Venezia Est +4,15% Cordignano; +3,95% Godega; unica eccezione Cessalto, dove le uscite calano del 2,98%. Castagna è intervenuto anche sugli incidenti: «Nella maggior parte dei casi si tratta di tamponamenti e la causa prima è la distrazione. Soprattutto nelle aree di cantiere, dove è più facile trovarsi di fronte a un mezzo pesante in panne o a un rallentamento, prestate la massima attenzione, mantenete la distanza di sicurezza e rispettate i limiti di velocità».



Maurizio Castagna



**Sicurezza**

Milano chiede  
il certificato di  
idoneità statica  
dei vecchi edifici

**Il Comune di Milano chiede  
l'idoneità statica per gli edifici  
con almeno 50 anni o  
ristrutturati per almeno metà.  
Saverio Fossati**

— a pagina 23

# Milano impone il certificato statico per i vecchi edifici

## SICUREZZA

**Per il mancato  
adempimento è prevista  
l'inagibilità del fabbricato**

### Saverio Fossati

Il 2019 sarà l'anno degli ingegneri. Almeno a Milano, dove sono chiamati a rilasciare, entro il 31 dicembre, un certificato di idoneità statica per tutti gli edifici con almeno 50 anni di età o che vengono ristrutturati per almeno metà della superficie. Lo ha stabilito il Comune di Milano con una determinazione dirigenziale del novembre 2016 di modifica al regolamento comunale: tutti gli edifici ultimati da più di 50 anni non in possesso di certificato di collaudo dovranno essere sottoposti a verifica e rilascio del certificato entro il 2019. La stessa cosa dovranno fare, entro il 2024, i fabbricati collaudati da più di 50 anni (o che avranno raggiunto i 50 anni entro tale scadenza). In concreto, secondo le stime di Assoedilizia, nel 2019 si dovrebbe intervenire su circa 30mila edifici (circa il 60 % del totale) «Con grandi difficoltà operative» sottolinea il presidente Achille Colombo Clerici.

Nello specifico, la voce «manutenzione e revisione periodica delle costruzioni» (articolo 11.6 del rego-

lamento) prevede anche che le certificazioni vengano allegate al fascicolo del fabbricato (obbligatorio per tutti gli edifici di nuova costruzione oppure oggetto di sostituzione o ristrutturazione edilizia e ampliamento) o alla documentazione dell'edificio e debbano indicare la scadenza oltre la quale è necessaria la successiva verifica. Il certificato deve essere integrato da una relazione sullo stato di conservazione degli elementi strutturali secondari e degli elementi non strutturali dell'edificio (come parapetti, facciate o tamponamenti), con speciale attenzione al rischio di crollo di elementi esterni.

La parte che crea più problemi è quella che prevede che, nel caso del mancato rilascio della certificazione entro il 2019, viene meno l'agibilità dell'edificio o delle parti di questo non certificate. «Ma questo - sottolinea Colombo Clerici - va a incidere sulla disponibilità del bene: se i controlli li facesse il Comune, nulla da eccepire. Ma se si obbligano i proprietari a farla e poi li si priva dell'agibilità a priori, allora un regolamento non basta e occorre una norma primaria. Inoltre la Regione Lombardia ha recepito il contenuto del regolamento-tipo della Stato-Regioni che non prevede la certificazione. Per questo c'è un ricorso pendente contro il regola-

mento comunale di Milano».

Altro aspetto singolare è che, secondo il regolamento, in caso di compravendita, i notai devono allegare tali certificazioni all'atto di vendita. È fortemente dubbio che i notai debbano attenersi, per la stipula di una compravendita, a un obbligo proveniente da un regolamento comunale e non da una norma primaria. Tanto che, a quanto risulta al Sole 24 Ore, questa parte sta per essere modificata.

Intanto si rischia di incappare in offerte poco trasparenti che, seguendo il pessimo esempio delle Ape (attestazioni di prestazione energetica) a 20 euro, promettono la certificazione statica a 89 euro. Davvero un po' poco per certificare un intero edificio, eppure l'offerta irrisoria era stata fatta lo scorso agosto sul web. Lo aveva denunciato, a seguito di diverse segnalazioni pervenute dai propri iscritti e membri del Consiglio, l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL RICORSO

**Pedemontana è scontro al Tar «Convenzione da cancellare»**

Ieri al Tar di Venezia la terza convenzione, che ha bloccato i cantieri Spv, è finita nel mirino di Comitati e Impregilo. CIPOLLA / APAG. 24

**Le grandi infrastrutture**

**La Pedemontana finisce in aula «Il giudice cancelli la convenzione»**

Ieri al Tar lo scontro con la Regione di Impregilo e Codacons I ricorrenti: serve nuovo appalto. Palazzo Balbi: tutto in regola

**Il Consorzio Sis «Siamo vittima di bullismo giudiziario È l'ottavo ricorso» Federico Cipolla**

Lo scontro sulla Pedemontana si consuma in aula. Ieri al Tar di Venezia la terza convenzione - quella che ha sbloccato i cantieri della Spv - è finita nel mirino di Impregilo, che il project financing l'aveva proposto, di espropriati e del Codacons. La prima sezione del Tar, presieduta da Maurizio Nicolosi, deciderà nei prossimi giorni sulla richiesta di annullamento della convenzione. Una partita fondamentale per comitati, azienda e Regione, che, in caso di accoglimento del ricorso, vedrebbe un nuovo stravolgimento del finanziamento all'opera. E con ogni probabilità un nuovo stop.

**«PROJECT SENZA RISCHI»**  
L'accusa è chiara: quella con-

venzione, che ha dato alla Regione i pedaggi (13,1 miliardi secondo Venezia, molti meno secondo Cassa depositi e prestiti) e a Sis, il canone di disponibilità (12,1 miliardi) che gli verserà Palazzo Balbi per 39 anni, è illegittima perché ha cambiato la sostanza dell'appalto. «La concessione del 2009 si reggeva sostanzialmente sul rischio traffico, che era a carico della Regione. È lo stesso ente ad affermarlo in alcuni accertamenti richiesti sulla gara d'appalto», ha spiegato l'avvocato Marco Annoni, legale di Impregilo. Sis avrebbe incassato i pedaggi - e quindi se il traffico fosse inferiore alle previsioni anche gli incassi calerebbero - e con essi si sarebbe ripagata l'investimento per la realizzazione e la gestione della Spv. «La convenzione del 2017 invece annulla il "rischio traffico" per Sis trasferendolo alla Regione. È un elemento sostanziale che avrebbe dovuto portare ad un nuovo appalto, per con-

sentire a tutti gli operatori sul mercato di partecipare. Invece la Regione ha fatto una trattativa privata». Ma per la Regione, rappresentata dagli avvocati Bruno Barel ed Diego Signor, «il rischio traffico fin dall'inizio», seppur in una forma diversa, «è sempre stato in carico alla Regione. Tanto che è stata la stessa Impregilo a chiedere di stralciare un punto della convenzione che lasciava sul concessionario il rischio. Già nel 2009 si prevede che con uno scostamento del 5% dalle previsioni di traffico, il privato avrebbe ottenuto contributi pubblici». Per ambo le parti dunque, che sia



dall'appalto, o dal 2017, il rischio se l'è assunto la Regione, fattore questo che l'Anac (Autorità anticorruzione) non vede di buon occhio visto che da tempo ha chiarito che nei project financing il rischio dev'essere a carico del privato. «Venendo meno il rischio operativo, il contratto di concessione si è ridotto ad un mero incarico di realizzazione di opere», è la tesi dell'avvocato del Codacons e degli espropriati Luca Donà. «Molti altri operatori economici a queste condizioni avrebbero potuto partecipare».

## INUMERI

L'avvocato Barel non ha mancato di snocciolare alcuni numeri del cantiere: 55% di realizzazione, imminente apertura del primo tratto, espropri pagati per il 95%, 1.887 persone di media nel cantiere a dicembre. Signor ha aggiunto che «nel caso in cui si dovesse annullare la convenzione, non si farebbe un nuovo appalto. L'opera andrebbe avanti con le previsioni precedenti. Mentre oggi abbiamo portato a casa gli introiti del pedaggio e aumentato più garanzie per il pubblico». «Ci viene descritta un'operazione mirabolante per la Regione», ha ribattuto Annoni, «ma è illegittima. Se passa che un mirabolante interesse pubblico giustifica la modifica di un appalto, allora non facciamo più le gare».

## SIS E IL "BULLISMO"

«L'unico nostro torto è aver vinto una gara che non dovevamo vincere, una gara strutturata da Impregilo, e sfavorevole per la Regione», ha contrattaccato l'avvocato Giuseppe Rusconi, legale di Sis. «Siamo all'ottavo ricorso contro di noi, questo è bullismo giudiziario. Ma a noi va benissimo anche tornare anche alla convenzione del 2013, dubito che convenga alla Regione però». —



Cantiere Pedemontana a Bessica

## Impianti per l'asfalto, boom di richieste «È l'effetto- superstrada, serve uno stop»

Dopo anni di sonno, dovuto alla crisi economica, i produttori di bitume, asfalto e prodotti per l'edilizia della Provincia si sono svegliati. Negli ultimi mesi l'attività è ripresa dov'era già autorizzata e sta per ricominciare in altri siti; altrove sono arrivate richieste di ampliamenti e di nuove autorizzazioni per gli impianti che, riciclando rifiuti dell'edilizia e delle demolizioni, producono asfalto e altro materiale da costruzioni. «Questo boom di richieste è per la Pedemontana», sostiene Andrea Zanoni, consigliere regionale Pd «Si è creata una nuova richiesta di asfalto che prima non c'era. Il problema è che la Regione non ha mai imposto un qualche limite a impianti di questo genere. Gli impianti che producono asfalto sono aziende insalubri di prima classe, ovvero le più inquinanti. Serve uno stop».

Sono quattro le richieste arrivate alla Provincia da luglio ad oggi: del Gruppo Mosole e della Canzian Inerti, entrambi nel territorio di Spresiano, della Edilscavi a Farra di Soligo e l'ultima in ordine di tempo è quella della Romano Scavi a Casale. Questa è la più piccola per dimensioni. L'autorizzazione per l'impianto è scaduta il 12 dicembre, l'azienda ha chiesto di chiederne il rinnovo. La Romano scavi che opera in via Gardan, a due passi dal parco del Sile, ricicla cemento, mattoni, laterizi, gesso per farne nuove materie per l'edilizia, ma non bitume. A Casale possono essere trattate al massimo 6 mila tonnellate di rifiuti inerti all'anno. Ben altre le cifre dell'impianto alla Borgo Busco di Spresiano del Gruppo Mosole. E anche per questo è

stata sottoposta a valutazione ambientale, il cui primo passo sarà la presentazione pubblica del progetto lunedì alle 20 nella sala consiliare di Spresiano. Il gruppo Mosole ha chiesto di potere produrre bitume e materiali per l'edilizia attraverso la lavorazione di 150 mila di tonnellate di rifiuti derivanti dall'edilizia e dal fresato delle strade. Oggi ne può trattare appena 20 mila, lavorando 42 giorni. Diventerebbero 270. Dall'altra parte del Piave invece, se la Provincia dirà sì, si potrebbe produrre il terrapieno su cui posare l'asfalto prodotto alla Borgo Busco. La Canzian Inerti ha chiesto una proroga alla scadenza dell'autorizzazione per il 15 dicembre. L'azienda oggi può produrre, sempre attraverso la lavorazione di rifiuti, "materie prime secondarie prodotte" per "la realizzazione di riempimenti, rinterri di rilevati e sottofondi stradali, ferroviari e portuali, piazzali industriali". Può conferire nell'impianto 32 mila tonnellate di rifiuti. Stesso tipo di produzione per la Edilscavi di Farra, che ora punta ad ampliare notevolmente l'impianto: dalle 7.500 mila tonnellate annuali di oggi alle 50 mila del progetto. A ciò si aggiunga l'impianto della Biasuzzi a Padernello, nella cava di via Veccelli. Qui i lavori sono fermi da anni, ma è stato lo stesso imprenditore a comunicare che lì a breve l'attività riprenderà a pieno regime, e anche in municipio si sono messi l'anima in pace. A Spresiano si trova anche l'impianto di Grigolin, già autorizzato per trasformare rifiuti in altro materiale per strade e edifici. —

**F.C.**


CASIER

# Finire il Terraglio Est ora si fa sul serio

Mercoledì vertice plenario per definire il nodo progettuale. Previsti una trincea e due rondò, e si chiedono mitigazioni

**CASIER.** Entra nel vivo il tavolo tecnico per il completamento del Terraglio Est: appuntamento alla prossima settimana per la discussione sul progetto. Mercoledì 30 alle ore 10.30 è in programma il vertice con i sindaci e i tecnici dei comuni di Treviso, Casier, Casale sul Sile, Preganziol e Silea. A convocare la riunione è stato, per Veneto Strade, il responsabile unico del procedimento, l'ingegner Alessandro Romanini.

## SI PARTE, PER FINIRE

Come annunciato ai primi di dicembre, dunque, dopo aver raggiunto l'accordo politico con la Regione Veneto sulla necessità di completare l'opera, avviando la realizzazione del secondo stralcio, il 2019 è segnato dalle fasi operative, in primis la progettazione. Nella lettera di convocazione dell'incontro si sottolineano le ragioni strategiche che rendono ormai necessario l'intervento. La viabilità "monca" tra i caselli autostradali, in particolare, crea un tappo per l'accesso alla futura cittadella della salute. «Il primo stralcio finora realizzato» ricordano a Veneto Strade «pur contribuendo a migliorare l'accessibilità alla rete autostradale presente a sud (casello di Preganziol o Mogliano Veneto), risulta comunque incompleto per la mancanza di uno sbocco verso nord e nella fattispecie lungo la tangenziale sud di Treviso».

## IL NODO PROGETTUALE

Il Terraglio Est fu concepito come opera unitaria, ad imporre la divisione per stralci furono da una parte la mobilitazione degli industriali di Dosson nel 2013, dall'altra la carenza di risorse. Ora si tratta di chiudere il cerchio, ma

si apre anche una nuova partita: quella relativa ai nodi progettuali e alle mitigazioni ambientali. Il punto di partenza della discussione di mercoledì prossimo sarà il progetto originale che risale al 2006 e che prevede già alcune concrete soluzioni per limitare i danni nei confronti dell'abitato di Sant'Antonino a Treviso, e per gestirne il traffico. Sono previsti: un passaggio in trincea per circa 100 metri (parte coperta) perpendicolare e quasi adiacente a via Fuin, due rotatorie, piste ciclabili, piantumazioni arboree e non solo. Con il Terraglio est si mette in campo anche una diversa impostazione del traffico in transito tra il quartiere di Sant'Antonino e la tangenziale, che va a sgravare la tortuosa via Pasteur. È facile ora immaginare che per i tecnici del comune di Treviso (ormai l'opera riguarda quasi esclusivamente pertinenze territoriali del capoluogo) si apra la partita delle mitigazioni.

## TREVISO: «MITIGARE»

Su questo tema l'assessore ai lavori pubblici di Treviso Sandro Zampese, che per anni ha apertamente osteggiato l'opera, è stato molto chiaro: «Bisogna ridurre al minimo l'impatto sul quartiere di Sant'Antonino». Il tavolo tecnico, come recita la convocazione di Veneto Strade ha un obiettivo preciso: «la ricognizione delle posizioni attualmente espresse e la ricerca di definitive soluzioni». La giunta di Mario Conte, dopo le dichiarazioni d'intenti dei mesi scorsi, arriva davvero alla prova dei fatti. —

**Matteo Marcon**

BY-ND-ALCUNI DIRITTI RISERVATI



**ECONOMIA** Meno esportazioni e più dazi: ecco quanto ci rimetteranno le aziende polesane

# Brexit, conto da 7,7 milioni di euro

## Gli scambi commerciali potrebbero subire un taglio del 7%. Per il Veneto, guaio da 250 milioni

ROVIGO - La Brexit potrebbe fare un danno da 7 milioni e mezzo di euro all'economia polesana. A calcolarlo è Fabbrica Padova, il centro studi della Confapi. Che ha valutato gli effetti dell'uscita della Gran Bretagna dalla Ue sulle esportazioni delle aziende di casa nostra.

Il Polesine, infatti, ogni anno intrattiene scambi commerciali con il Regno Unito per ben 64 milioni e 233mila euro. Secondo il centro studi della Confapi padovana, la Brexit potrebbe portare ad una contrazione delle esportazioni compresa tra il 3% e il 7%: in ballo, dunque, una cifra che oscilla tra gli 1,9 e i quattro milioni e mezzo di euro. Mica poco. Specialmente perché non è tutto qui: a questo dato bisogna sommare una flessione degli scambi di un altro 5%, per effetto della possibile reintroduzioni di dazi doganali, che inciderebbe per altri 3,2 milioni di euro sulle tasche delle aziende della nostra provincia.

Insomma, nel peggiore tra gli scenari l'uscita dell'Inghilterra dall'Unione Europea potrebbe danneggiare le imprese polesane addirittura di 7,7 milioni di euro. Una bella cifra.

Che fa capire quanto la Brexit, in fondo, sia una faccenda che ri-

guarda tutti quanti noi, e non soltanto gli inglesi. Dopo che il Parlamento di Londra ha bocciato l'accordo tra il governo britannico e la Ue si attende infatti un nuovo voto per martedì prossimo. Quel che è certo è che una Brexit senza accordo (il cosiddetto "no deal") sarebbe catastrofica non solo per la Gran Bretagna, ma per tutti gli altri stati europei.

Fabbrica Padova, nella sua elaborazione, ha stimato le conseguenze di una rottura per le imprese del territorio. Si parte da un dato: il Veneto ha esportato nel 2017 (ultimo anno con dati disponibili nella loro interezza) per 3,576 miliardi di euro verso il Regno Unito, Padova per 478,83 milioni e Rovigo - come detto - per 64,23 milioni.

Il dossier, poi, ha calcolato che l'Italia potrebbe vedere una contrazione delle esportazioni verso la Gran Bretagna tra i 600 e i 1.700 milioni di euro. Rapportando la stessa stima per l'export delle aziende del territorio veneto - considerando che le esportazioni oltremarina sono circa il 5,6% delle vendite all'estero, quarto mercato di sbocco dopo Germania, Francia e Stati Uniti - per il Veneto ballano 107 milioni, che possono salire sino a 250 milioni; per Padova si

oscilla fra i 14,4 e i 33,6 milioni di euro; mentre le aziende rodigine possono arrivare a rimetterci 4 milioni e mezzo di euro. Si parla soprattutto di macchinari, prodotti alimentari e bevande e prodotti in metallo, e una parte importante è legata ai settori tessile/abbigliamento.

A ciò si aggiunge, come detto, il rischio della possibile reintroduzione dei dazi: Fabbrica Padova ha stimato che la tassazione sulle merci italiane potrebbe essere superiore al 5% del valore esportato. E se il costo si ribaltasse sui margini delle aziende, l'incidenza a livello nazionale sarebbe superiore al miliardo di euro (in linea con le perdite francesi e tedesche). Per il Veneto dunque, ai 250 milioni di contrazione dell'export, si aggiungerebbero altri 178,8 milioni di euro di maggiori oneri, portando il danno complessivo a 428,8 milioni di euro. A Padova i dazi costerebbero invece altri 23,9 milioni di euro, portando lo scenario più negativo ad un netto -57,5 milioni di euro del giro d'affari. Mentre alle aziende della provincia di Rovigo i dazi costerebbero altri 3,2 milioni di euro, portando il danno totale a quota 7,7 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# LE REAZIONI Il presidente Confapi Valerio: "29 marzo, data critica" "Sono i danni del populismo"

"Il fatto che il Regno Unito non abbia ancora stretto accordi commerciali con i singoli partner alternativi alle regole attuali, la dice lunga sul caos di una nazione spesso indicata come modello di democrazia ed efficienza", sono le parole con cui Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova, commenta i dati del centro studi Fabbrica sui danni che la Brexit potrebbe causare al sistema economico veneto. "Sebbene ancora non sia chiaro quale forma di rapporto Londra sceglierà di intrattenere con l'Ue, è scontato che le cose non saranno più come prima - spiega - e questo fa sì che si imponga una considerazione: quanto sta accadendo è la dimostrazione di come le scelte com-

piute sul piano emotivo e senza le dovute analisi possono avere conseguenze nefaste per tutti. In un certo senso, siamo arrivati alla resa dei conti con il populismo e le sue derive. Vale per la Gran Bretagna come per lo scenario italiano".

"Per esperienza diretta con i mercati d'oltremarica - dice ancora - posso assicurare che la Gran Bretagna non è pronta per affrontare il ritorno delle dogane. In ogni caso, il ripristino dei dazi avrebbe un impatto deciso sui flussi delle merci, appesantiti dai controlli doganali e dal pagamento delle tariffe Wto. A livello commerciale, si può ipotizzare un incremento delle scorte a ridosso del 29 marzo, visti i paletti che scatterebbero da

aprile. Ed è data quasi per scontata la svalutazione della sterlina. Ma c'è un altro punto che non mi pare sia stato troppo considerato nelle analisi lette e sentite sin qui: il Regno Unito ormai da tempo ha ridotto in modo considerevole le sue attività industriali preferendo importare dall'estero quanto gli serve, in particolar modo nel settore meccanico e per quello alimentare". "Non potrà chiudere del tutto le frontiere se vuole continuare a sopravvivere, ma, allo stesso tempo, non è escluso che torni a puntare sulla produzione interna. E ciò comporterebbe anche impatto negativo sulle imprese italiane", conclude Valerio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Provincia	Export (2017)	Contrazione del 7%	Maggiori dazi	Danno totale
<b>Rovigo</b>	<b>64,23</b>	<b>4,5</b>	<b>3,2</b>	<b>7,7</b>
<b>Padova</b>	<b>478,83</b>	<b>33,6</b>	<b>23,9</b>	<b>57,5</b>
<b>Veneto</b>	<b>3.576</b>	<b>250,0</b>	<b>178,8</b>	<b>428,8</b>

\* dati in milioni di euro



**Brexit** L'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea creerà un danno milionario anche all'economia polesana