

Rassegna del 25/01/2019

ANCE VENETO

25/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7 Pedemontana, muore operaio Sotto sequestro il cantiere - Pedemontana, muore operaio Sigilli al cantiere della tragedia	Alba Andrea	1
25/01/2019	Cronaca Del Veneto	4 Piano speciale piccoli cantieri al via	...	3
25/01/2019	Giornale di Vicenza	35 Folgorato nel cantiere - Tragedia nel cantiere della Pedemontana Operaio muore folgorato	Zonta Lucio	4
25/01/2019	Giornale di Vicenza	35 Attività ferma Ance: «Avanti con il piano sicurezza»	L.Z.	7

ASSOCIAZIONI ANCE

25/01/2019	Gazzettino	6 La Ue boccia il Codice degli appalti: va cambiato	R.Ec.	8
25/01/2019	Sole 24 Ore	8 Procedura Ue sul codice appalti Ance: correzioni subito per decreto - Codice appalti, la Commissione Ue apre una procedura d'infrazione	Santilli Giorgio	9

SCENARIO

25/01/2019	Adige	17 Intervista a Maurizio Fugatti - «Rovereto Sud la scelta migliore, con Tala stiamo lavorando»	F.G.	10
25/01/2019	Arena	19 Parola fine al vecchio traforo - Una pietra tombale sul traforo «Il vecchio progetto non si farà»	Ferro Camilla	11
25/01/2019	Arena	30 Progetto della Tav, il sindaco va all'attacco	Ferraro Katia	13
25/01/2019	Arena	30 Espropriazioni in bilico e il Tar rinvia la decisione	K.F.	14
25/01/2019	Corriere delle Alpi	33 Intervista Luigi Valerio Sant'Andrea - Il commissario: a Cortina l'anno dei grandi cantieri - Cabinovia e finish aree di Rumerlo e Drusciè «Il 2019 sarà l'anno dei grandi cantieri»	Segafreddo Alessandra	15
25/01/2019	Corriere delle Alpi	27 Pronto il piano dei lavori Anas i cantieri partono a settembre	De Col Enrico	17
25/01/2019	Corriere di Verona	6 Tav, l'idea del Comune: tre tratte, un tavolo unico - Tav, vertice Comune-Ferrovie L'idea: tre tratte, unico tavolo	Aldegheri Lillo	19
25/01/2019	Gazzettino	5 Zaia: la Tav si farà, e fra un mese apre la Pedemontana - Zaia: «Pedemontana aperta tra un mese, Tav o governo a casa»	Pederiva Angela	21
25/01/2019	Gazzettino Rovigo	15 Partito il cantiere per l'area Conad	Bellucco Ilaria	23
25/01/2019	Gazzettino Venezia	12 Cantiere fermo palazzine in mano agli sbandati - Il cantiere non parte Palazzine vuote in mano agli sbandati	Fenzo Fulvio	25
25/01/2019	Gazzettino Venezia	3 La ricetta di Marinese: Zona economica speciale	E.T.	27
25/01/2019	Gazzettino Venezia	6 I compensi del Cvn Mose, consulenza da 700 euro al giorno - I compensi del Cvn Mose, consulenza da 700 euro al giorno	...	29
25/01/2019	Giornale di Vicenza	7 Valdastico Nord, per Veneto e Trento c'è da correre a fare un nuovo progetto	Erle Piero	31
25/01/2019	Giornale di Vicenza	37 Assolti dall'accusa di abuso edilizio	...	32
25/01/2019	Messaggero Veneto Udine	31 Ponte ancora da ricostruire La rabbia dei commercianti	Zamerian Viviana	33
25/01/2019	Messaggero Veneto Udine	34 Da Roma 100 mila euro per finire l'operazione "Città con zero buche"	Aviani Lucia	35
25/01/2019	Messaggero Veneto Udine	38 Il mattone è ancora in crisi E il Comune non può investire	Michellut Elisa	36
25/01/2019	Nuova Venezia	17 Regolamento edilizio a rischio su fosse e affitti semestrali	Tantucci Enrico	38
25/01/2019	Nuova Venezia	34 Bufera sul Piano Casa l'opposizione attacca sindaco e assessori	Cagnassi Giovanni	40
25/01/2019	Piccolo Gorizia	33 Il Bennet mette mano alla viabilità d'accesso Opera da 170 mila euro	Perrino Luca	41

LA TRAGEDIA NEL VICENTINO OGGI PRESIDIO DEI SINDACATI: BASTA DRAMMI

Pedemontana, muore operaio

Sotto sequestro il cantiere

VICENZA Un operaio di 37 anni, Gianfranco Caracciolo, dipendente di una ditta che opera per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, è morto folgorato ieri, nel cantiere che interessa territorio comunale di Mason Vicentino. L'area del cantiere è stata posta sotto sequestro.

a pagina 7 **Alba**

Pedemontana, muore operaio

Sigilli al cantiere della tragedia

I colleghi della vittima ieri si sono fermati. Oggi presidio dei sindacati: basta drammi

2

Gli operai morti finora nei cantieri della Pedemontana Veneta

MASON (VICENZA) Un altro incidente mortale sul lavoro nel cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta. Ieri a Mason, nel Vicentino, in un'area di cantiere adiacente al tracciato della futura Spv è morto Gianfranco Caracciolo, operaio edile di 37 anni di Cosenza. È il secondo decesso nei lavori della maxi-opera.

«Non si può morire così» attaccano i sindacati Cgil Cisl e Uil che stamattina alle 8 manifestano nel cantiere, che è stato posto sotto sequestro. Ma già dopo il decesso, per tutta la giornata di ieri, i circa mille operai edili al lavoro sul tracciato si sono fermati spontaneamente. Il bilancio di ieri è di due gravissimi infortuni, in regione. Caracciolo, che lascia la moglie e una bimba di due anni in Calabria, era residente a Montalto Uffugo in provincia di Cosenza, ed era in Veneto per lavoro: l'impresa di cui era dipendente, la Adinolfi Giovanni srl di Salerno, ha un contratto di sub-appalto con il consorzio

Sis.

Secondo le prime ricostruzioni dei carabinieri e dello Spisal dell'Usl 7 l'operaio stava operando con un trapano. «Era in una posizione rialzata, sopra un escavatore – dichiara il direttore dello Spisal, Liviano Vianello – con il trapano stava sbloccando un nastro trasportatore parzialmente cementificato. Non c'è alcuna certezza sulla causa della morte, però: attendiamo l'autopsia». Dallo Spisal non si confermano le ipotesi iniziali (una scarica elettrica, uno schiacciamento) né si esclude che il 37enne possa aver avuto un malore.

Caracciolo ad un tratto è caduto dentro la benna della ruspa e lì è stato soccorso dai colleghi. Inutile, però, ogni tentativo di rianimarlo. «Anche per noi non è chiaro come sia potuto accadere. Attendiamo la relazione dello Spisal» è il commento di Luca Adinolfi, contitolare dell'azienda.

Il precedente infortunio mortale nella Spv era avvenuto ad aprile 2016 nella galleria di Malo, la più importante dell'opera. L'operaio messinese Sebastiano La Ganga era morto in un improvviso crollo della volta di roccia. Dopo l'infortunio la procura aveva

aperto un'indagine, con un sequestro giudiziario della galleria rimosso a novembre scorso.

E dopo il nuovo caso piovono critiche dai sindacati. «Stiamo rivedendo lo stesso film del 2018, una strage – accusa Christian Ferrari, segretario generale della Cgil veneta –. Chiediamo che la Regione, che si era impegnata sull'assunzione di nuovi ispettori Spisal, ci convochi». Per Riccardo Camporese (Cisl Vicenza) serve «tolleranza zero: se un lavoratore sbaglia deve essere immediatamente ripreso, se un'azienda sbaglia deve essere immediatamente obbligata a mettere in sicurezza le proprie lavorazioni». Critico verso la Regione anche Gerardo Colamarco (Uil Veneto): «Nel luglio 2018 eravamo arrivati alla sottoscrizione di un patto per la sicurezza sul lavoro: è dal mese di



dicembre che sollecitiamo un incontro con la Regione Veneto».

Anche il presidente dei costruttori veneti dell'Ance, **Giovanni Salmistrari**, esprime cordoglio alla famiglia e invita «a continuare sul percorso intrapreso con il piano varato a luglio» Sul fronte politico, la senatrice Barbara Guidolin (M5S) esprime solidarietà alla famiglia e invita le aziende a «rispettare le norme previste dai contratti di lavoro in tema di sicurezza». Mentre i consiglieri regionali Piero Ruzzante (Leu), Patrizia Bartelle (Italia in Comune) e

Cristina Guarda (Moretti Presidente) hanno depositato un'interrogazione sostenendo che «Zaia e la sua giunta si erano impegnati più volte su questo fronte, ma dove sono i trenta nuovi tecnici Spisal di cui era prevista l'assunzione? Nessuno li ha visti». Intanto lo stesso governatore del Veneto Luca Zaia, parlando alla Marittima di Venezia, ha detto che la Pedemontana «sarà aperta entro massimo 60 giorni», invitando i veneti «a usarla perché ci servono 27 mila transiti giornalieri».

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Un operaio di 37 anni, Gianfranco Caracciolo, dipendente di una ditta che opera per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, è morto folgorato ieri, nel cantiere che interessa territorio comunale di Mason Vicentino. L'operaio stava operando con un trapano.

● Sul posto sono intervenute le forze dell'ordine e lo Spisal di Bassano del Grappa, che stanno raccogliendo gli elementi necessari a ricostruire la dinamica del fatto. L'area del cantiere è stata posta sotto sequestro.

● Caracciolo lascia moglie e due figli, in Calabria. È il secondo operaio a perdere la vita nei cantieri della Pedemontana



La vittima

Gianfranco Caracciolo, l'operaio edile che ha perso la vita nel cantiere della Pedemontana (a sinistra) aveva 37 anni ed era originario di Cosenza

ANCE VENETO

PIANO SPECIALE PICCOLI CANTIERI AL VIA*Il presidente Salmistrari: "Mi auguro che appalti finiscano ad imprese del territorio"*

"Le risorse stanziare per i cantieri sono uno strumento importante e che può sicuramente contribuire a dare impulso ad un settore che ha bisogno di investimenti. Ora i Comuni devono lavorare con rapidità per trasformare questi finanziamenti in bandi ed affidamenti che mi auguro possano finire alle imprese del territorio. Questa misura, però, non deve distogliere l'attenzione dai nodi che vanno sciolti e su cui si gioca il futuro dell'edilizia come lo sblocco delle grandi opere ed il codice sugli appalti che continuano ad essere un freno al rilancio dell'edilizia". Così il presidente di **Ance Veneto**, **Giovanni Salmistrari**, commenta il piano previsto dalla Legge di bilancio per il 2019 che assegna a favore dei 532 Comuni del Veneto 33.050.000 milioni di euro per la realizzazione di piccoli interventi appaltabili con pro-

cedure veloci. Il presidente di **Ance Veneto** invita i Comuni a mettere subito in atto il piano che prevede tempi stringenti: "L'Ance è a disposizione attraverso le proprie organizzazioni provinciali per fornire tutto il supporto necessario ai Comuni al fine di aprire velocemente i cantieri e non sprecare un'occasione preziosa per il territorio e per il settore". Il termine per beneficiare del contributo è, infatti, fissato al 15 maggio 2019, data entro la quale i lavori dovranno necessariamente partire. Per il presidente Salmistrari, infatti, "il piano del Governo costituisce un modello per accelerare l'utilizzo delle risorse e intervenire rapidamente per realizzare opere utili al territorio e ai cittadini. Uno strumento che ci auguriamo che in futuro venga incrementato e potenziato così da poter essere utilizzato su più ampia scala".

Il presidente di **Ance Veneto** **Giovanni Salmistrari**

MASON. MUORE A 38 ANNI NEI LAVORI DELLA PEDEMONTANA



Folgorato nel cantiere

Gianfranco Caracciolo, 38 anni, calabrese, è morto folgorato ieri a Mason Vicentino.

ZONTA PAG 35

INFORTUNIO FATALE. Ieri mattina a Mason. Inchiesta di Spisal e Procura, sarà disposta l'autopsia

Tragedia nel cantiere della Pedemontana Operaio muore folgorato

Gianfranco Caracciolo, 38 anni, calabrese, investito da una scarica mentre utilizzava un martello pneumatico sulla benna di una ruspa

Lucio Zonta

Muore a 38 anni, folgorato, mentre lavora a Mason, quasi ai confini di Marostica, in un punto logistico allestito per i cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta. Della tragedia è rimasto vittima ieri mattina poco dopo le sette un operaio calabrese, Gianfranco Caracciolo, residente a Montalto Uffugo, in provincia di Cosenza.

L'uomo, spostato e padre di due bambine, era dipendente di una ditta campana alla

quale la Sis ha subappaltato alcuni lavori per la costruzione della grande strada di comunicazione. Si tratta dell'impresa Adinolfi Giovanni srl con sede a Montesano sulla Marcellana, in provincia di Salerno.

Secondo i primi accertamenti sembra che l'operaio fosse in piedi sulla benna di un escavatore e stesse utilizzando un martello pneumatico, a ridosso di un nastro trasportatore, quando è stato colpito da una scarica elettrica che gli è stata fatale. E' poi caduto sull'asfalto sottostan-

te. Ai comandi dell'escavatore c'era un collega della vittima e vicino alcuni altri operai che hanno prestato i primi soccorsi in attesa dell'arrivo dei sanitari del Suem, subi-



to avvertiti. Il personale del San Bassiano ha cercato di rianimare lo sventurato, ma purtroppo le lesioni erano troppo gravi e l'operaio è deceduto sul posto.

Sul luogo della tragedia sono arrivati anche i carabinieri e i tecnici dello Spisal che hanno avviato le indagini per appurare le cause. Sconvolti i colleghi dell'operaio. La salma della vittima trasportata

all'obitorio del San Bassiano sarà sottoposta all'autopsia che darà il riscontro definitivo sui motivi del decesso. I responsabili dello Spisal, intervenuti subito dopo l'incidente, non hanno fornito indicazioni sulle cause che hanno innescato la tragedia: rimangono in attesa dell'esame autotipico che la Procura disporrà dopo aver ricevuto il primo rapporto. E' stato ascoltato anche il manovratore dell'escavatore. Il tratto di

cantiere è stato posto sotto sequestro. Era corsa voce che l'operaio fosse rimasto incastrato tra la benna e il nastro trasportatore in movimento. Lo Spisal non esclude alcuna ipotesi. Caracciolo è il secondo lavoratore morto nei cantieri della Pedemontana. La precedente tragedia era accaduta a Malo nell'aprile del 2016 quando per il crollo in una galleria, a Malo aveva perso la vita Sebastiano La Ganga, 54 anni, messinese. ●

La scheda

Bassanese, 18 chilometri di lavori

Nel tratto bassanese, il punto nel quale i lavori della Pedemontana Veneta sono allo stadio più avanzato è quello nella parte ovest del Marosticense, dove è avvenuto l'incidente di ieri. Ai confini tra Breganze e Mason la superstrada entra nel comprensorio bassanese, per poi attraversare Pianezze, Marostica, Bassano, Rosà, Cassola e terminare a Mussolente, nella frazione Casoni, da dove si lancia verso il Trevigiano. In totale, sono 18 chilometri e 400 metri di superstrada, con cinque caselli e una complanare che scivola lungo la nuova arteria passando ora a nord ora a sud, in un gioco di sovrapposizioni alla Nuova Gasparona. Nella zona ovest la complanare è praticamente già pronta.

Il tratto Marostica-Bassano sarà il cuore della superstrada Pedemontana. Qui non mancheranno le gallerie: saranno due nel solo territorio scaligero. Nel centro del Bassanese, tra Bassano e Rosà, il cantiere ad oggi a pieno regime ma il percorso della complanare non è ancora completato. Nella zona più ad est, tra Romano, Cassola e Mussolente, si sta ultimando invece la preparazione delle ultime gallerie.

Nell'area, infatti, la superstrada seguirà un percorso a tratti in trincea e a tratti proprio in galleria. **E.S.**

Le reazioni

Attività ferma Ance: «Avanti con il piano sicurezza»

Il punto logistico di Mason è uno dei quattro posizionati lungo il tragitto della Pedemontana. Si tratta di un sito polifunzionale utilizzato per diverse attività e importante per lavori di betonaggio, di preparazione del materiale. E' anche l'ampia superficie nella quale stazionano i veicoli necessari per l'opera stradale. Ci sono una mensa per gli operai e spazi per dormire. Ieri la notizia della tragedia ha provocato una serie di prese di posizioni politiche e di iniziative sindacali. Diversi rappresentanti dei sindacati si sono precipitati a Mason e si sono attivati per un blocco dei lavori in tutti i cantieri della Pedemontana per lo stesso pomeriggio. Questa mattina a Mason ci sarà un ulteriore presidio. Riccardo Camporese della Cisl ed Emerico Calgarotto della Cisl hanno commentato: «E' intollerabile quello che è accaduto. Dall'inizio dell'anno in Italia



Operai e colleghi della vittima commentano desolati l'accaduto

sono morte 25 persone sul lavoro». Dolore e amarezza espressi anche da Lorenzo D'Amico e Andrea Padrin della Filca Cisl vicentina e dal segretario regionale Uil Gerardo Colamarco. La senatrice Barbara Guidolin (M5S) esprime «preoccupazione, auspicando che tutte le aziende rispettino le norme previste dai contratti di lavoro in tema di sicurezza». I consiglieri regionali Piero Ruzzante (Liberi e Uguali), Patrizia Bartelle (Italia In Comune) e Cristina Guarda (Alessandra Moretti Presidente) hanno presentato un'interrogazione per chiedere alla Giunta regionale urgenti interventi in materia di sicurezza sul lavoro: «Zaia e la sua Giunta si sono impegnati più volte a intervenire: dove sono i 30 nuovi tecnici dello Spisal promessi?». Per la Sis ha parlato Roberto

Vincenzi: «Stiamo aspettando l'esito delle indagini, è l'unica cosa che al momento posso dire. Abbiamo deciso di fermare l'attività per rispetto del lavoratore deceduto». «Attendiamo le verifiche ed i riscontri delle autorità, ma sono episodi che non dovrebbero accadere. La sicurezza sul lavoro è un tema su cui non dobbiamo abbassare la guardia», dichiara il presidente di [Ance Veneto](#), [Giovanni Salmistrari](#), che ricorda che «Ance ha lavorato insieme alla Regione e a tutti gli attori coinvolti sul piano strategico sulla sicurezza sul lavoro che è stato varato a luglio. È fondamentale continuare su questo percorso. Mi auguro che non si inneschino inutili polemiche e lo scaricabarile della responsabilità, perché morti come queste sono una sconfitta per tutti». **L.Z.**



La scena dell'infornuto mortale con l'escavatore sul quale stava laorando l'operaio FOTOSERVIZIO.CECCON



Gianfranco Caracciolo in un'immagine felice con la famiglia



Il cantiere della Sis tra Mason e Marostica, teatro della tragedia

Le reazioni

Attività ferma Ance: «Avanti con il piano sicurezza»

Il punto logistico di Mason è uno dei quattro posizionati lungo il tragitto della Pedemontana. Si tratta di un sito polifunzionale utilizzato per diverse attività e importante per lavori di betonaggio, di preparazione del materiale. E' anche l'ampia superficie nella quale stazionano i veicoli necessari per l'opera stradale. Ci sono una mensa per gli operai e spazi per dormire. Ieri la notizia della tragedia ha provocato una serie di prese di posizioni politiche e di iniziative sindacali. Diversi rappresentanti dei sindacati si sono precipitati a Mason e si sono attivati per un blocco dei lavori in tutti i cantieri della Pedemontana per lo stesso pomeriggio. Questa mattina a Mason ci sarà un ulteriore presidio. Riccardo Camporese della Cisl ed Emerico Calgarotto della Cisl hanno commentato: «E' intollerabile quello che è accaduto. Dall'inizio dell'anno in Italia sono morte 25 persone sul lavoro». Dolore e amarezza espressi anche da Lorenzo D'Amico e Andrea Padrin della Filca Cisl vicentina e dal segretario regionale Uil Gerardo Colamarco. La senatrice Barbara Guidolin (M5S) esprime «preoccupazione, auspicando che

tutte le aziende rispettino le norme previste dai contratti di lavoro in tema di sicurezza». I consiglieri regionali Piero Ruzzante (Liberi e Uguali), Patrizia Bartelle (Italia In Comune) e Cristina Guarda (Alessandra Moretti Presidente) hanno presentato un'interrogazione per chiedere alla Giunta regionale urgenti interventi in materia di sicurezza sul lavoro: «Zaia e la sua Giunta si sono impegnati più volte a intervenire: dove sono i 30 nuovi tecnici dello Spisal promessi?». Per la Sis ha parlato Roberto Vincenzi: «Stiamo aspettando l'esito delle indagini, è l'unica cosa che al momento posso dire. Abbiamo deciso di fermare l'attività per rispetto del lavoratore deceduto». «Attendiamo le verifiche ed i riscontri delle autorità, ma sono episodi che non dovrebbero accadere. La sicurezza sul lavoro è un tema su cui non dobbiamo abbassare la guardia», dichiara il presidente di **Ance Veneto**, **Giovanni Salmistrari**, che ricorda che «Ance ha lavorato insieme alla Regione e a tutti gli attori coinvolti sul piano strategico sulla sicurezza sul lavoro che è stato varato a luglio. È fondamentale continuare su questo percorso. Mi auguro che non si inneschino inutili polemiche e lo scaricabarile della responsabilità, perché morti come queste sono una sconfitta per tutti». **L.Z.**



Operai e colleghi della vittima commentano desolati l'accaduto



La Ue boccia il Codice degli appalti: va cambiato

IL CASO

BRUXELLES La Commissione ha deciso di aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia e altri 14 Stati membri per non essersi conformati alle norme Ue su appalti pubblici e concessioni. Gli Stati membri erano tenuti a recepire la nuova normativa nel diritto nazionale entro il 18 aprile 2016. Le lettere di messa in mora inviate ieri sono il risultato di un controllo di conformità effettuato dalla Commissione per verificare che le norme nazionali di recepimento fossero in linea con le direttive dell'Ue. Gli Stati membri hanno ora due mesi per rispondere alle argomentazioni della Commissione, altrimenti Bruxelles potrà decidere di dar seguito alle lettere inviando un parere motivato.

«La decisione della Commissione europea - ha commentato il presidente dell'Ance, Gabriele Buia - seppur in attesa di conoscere il testo integrale del provvedimento, conferma quello che andiamo denunciando da anni e cioè che il Codice appalti ha completamente fallito l'obiettivo di riportare il settore dei lavori pubblici in Europa con regole semplici, chiare e trasparenti». Buia invita quindi il Governo «a non perdere altro tempo e a intervenire subito con un decreto urgente per modificare la normativa». «Non possiamo attendere - incalza Buia - i tempi di una legge delega di riforma del Codice che necessita invece modifiche urgenti e tempestive per consentire lo sblocco dei cantieri e quindi dare risposte ai cittadini».

R. Ec.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Infrazione Procedura Ue sul codice appalti Ance: correzioni subito per decreto

Giorgio Santilli

— a pagina 8

LETTERA DI MESSA IN MORA

Codice appalti, la Commissione Ue apre una procedura d'infrazione

Ance: bisogna intervenire subito con un decreto legge per correggere le norme

Giorgio Santilli

Il codice degli appalti finisce nel mirino della Commissione Ue che ha aperto una procedura d'infrazione contro l'Italia per la «mancata conformità del quadro giuridico italiano alle direttive del 2014 in materia di contratti pubblici» (le numeri 23, 24 e 25). Roma è in buona compagnia visto che la lettera di messa in mora è stata inviata sullo stesso tema anche ad altri 14 Paesi. Le norme italiane nel mirino di Bruxelles sono numerose, ma fra i rilievi più gravi ci sono quelli relativi al subappalto su cui si evidenziano ben sei violazioni relative ad altrettante norme: a) il divieto di subappaltare più del 30% di un contratto pubblico; b) l'obbligo di indicare la terna di subappaltatori proposti; c) il divieto per un subappaltatore di fare a sua volta ricorso a un altro subappaltatore; d) il divieto per il soggetto sulle cui capacità l'operatore intende fare affidamento di affidarsi a sua volta alle capacità di un altro soggetto; e) i divieti per diversi offerenti in una determinata gara di fare affida-

mento sulle capacità dello stesso soggetto, per un potenziale subappaltatore indicato di presentare a sua volta offerta e per lo stesso soggetto di essere offerente e subappaltatore di un altro offerente; f) divieto per gli offerenti di avvalersi delle capacità di altri soggetti quando il contratto riguarda progetti che richiedono opere complesse.

Ma la lettera di messa in mora tocca anche altri punti delicati del codice, dall'esclusione delle offerte anomale ai motivi di esclusione in gara.

La decisione europea ha ridato fiato alle critiche dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, che - oltre a chiedere da tempo una riforma del codice - aveva segnalato proprio a Bruxelles alcuni profili di illegittimità delle norme nazionali rispetto alle direttive Ue (compreso il subappalto).

«La decisione della Commissione europea - dice il presidente dell'Ance, Gabriele Buia - seppur in attesa di conoscere il testo integrale del provvedimento, conferma quello che andiamo denunciando da anni e cioè che il codice appalti ha completamente fallito l'obiettivo di riportare il settore dei lavori pubblici in Europa con regole semplici, chiare e trasparenti».

Un attacco molto duro che lascia trapelare anche il malumore per il continuo rinvio dei provvedimenti di modifica da parte del governo. La riforma è stata annunciata infatti dall'esecutivo fin dalla sua costituzione e poi prospettata in vari momenti, per vari provvedimenti, ma mai realizzata. Da ultimo, le norme dovevano entrare nel decreto legge semplificazioni ma gli emendamenti convergenti presentati da M5s e Lega non sono passati. La riforma è stata così nuovamente rinviata al disegno di legge delega approvato a dicembre dal governo (e mai presentato in Parlamento).

Buia invita il Governo «a non perdere altro tempo e a intervenire subito con un decreto urgente per modificare la normativa». Con l'invio della lettera di messa in mora spedita oggi da Bruxelles, l'Italia ha ora due mesi di tempo per fornire risposte efficaci e scongiurare che la procedura d'infrazione prosegua il suo iter, spiega l'Ance. «È ora che dalle promesse si passi ai fatti: non possiamo attendere i tempi di una legge delega di riforma del Codice - conclude Buia - che necessita invece modifiche urgenti e tempestive per consentire lo sblocco dei cantieri e quindi dare risposte ai cittadini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GABRIELE
BUIA**
Presidente
Ance



L'intervista. Fugatti non si preoccupa per la Cassazione: eravamo comunque all'anno zero «Rovereto Sud la scelta migliore, con Zaia stiamo lavorando»

«È vero che con la Valdastico siamo all'anno zero, ma non per la sentenza della Corte di Cassazione, semplicemente perché un progetto organico fino a oggi non c'è mai stato», Maurizio Fugatti non si scompone per la freddezza del ministero e gli attacchi del partito di Toninelli e tira dritto per la sua (auto)strada, forte del rinnovato asse con il governatore veneto Luca Zaia.

Presidente, con la sentenza della Cassazione che boccia il Veneto per il mancato raccordo del progetto con la parte trentina è tutto tornato in alto mare? Per la verità in Trentino siamo ancora al punto zero perché finora c'erano state solo ipotesi di accordo. Il Consiglio di Stato vuole un pro-

getto organico e non ha detto che la strada non si fa perché il Veneto è partito da solo. Se facciamo un accordo organico la sentenza non preclude alcunché, anche perché un progetto per quanto ci riguarda non c'è mai stato».

Con Zaia siete d'accordo sul tracciato migliore?

Dobbiamo lavorare su una soluzione per verificare che sia sostenibile dal punto di vista tecnico e ambientale e bisogna quindi approfondire questi aspetti.

Le valutazioni dei geologi finora sono negative sullo sbocco a Rovereto Sud. Ma un progetto vero e proprio non c'è, solo una riga sulla cartina. Quando ci fosse valuteremo con atten-

zione.

Perché per lei è strategica la scelta di Rovereto Sud?

Per questioni di collegamento e investimento. Fare l'uscita lì avrebbe un impatto importante sotto l'aspetto economico per la vicinanza con la zona artigianale e industriale di Rovereto Sud e della Vallagarina. I vantaggi viabilistici e di collegamento col Veneto si avrebbero invece con qualsiasi uscita.

Quali saranno i prossimi passi?

Stiamo lavorando assieme al veneto per fare le valutazioni necessarie. Se emergeranno criticità ambientali dovranno essere valutate e rispettate ma non siamo ancora a quella fase. Siamo solo all'inizio. **F.G.**



IL CASO. Stop dal Consiglio di Stato al progetto sotto le Torricelle



Parola fine al vecchio traforo

SVOLTA LEGALE. Il vecchio progetto del traforo delle Torricelle non si farà più. A mettere la pietra tombale su una delle grandi opere più discusse degli ultimi anni a Verona - finita a carte bollate e a battaglie politiche tra amministrazioni - è stata una sentenza del Consiglio di Stato annunciata ieri sera dall'assessore alle Strade Marco Padovani. Il colpo di scena è arrivato durante la trasmissione di TeleArena «Diretta Verona» dedicata a come è cambiata la città negli ultimi 10 anni. Parlando delle opere incomplete, Padovani ha fatto sapere che la magistratura ha appena emesso il verdetto sul grande progetto che fu avviato nell'era Tosi. **FERRO** PAG 19

LA SVOLTA. Ieri sera a Telearena la notizia dello «stop» alla galleria che doveva essere costruita sotto le Torricelle

Una pietra tombale sul traforo «Il vecchio progetto non si farà»

L'assessore Marco Padovani ha annunciato la sentenza emessa ieri dal Consiglio di Stato che ha messo la parola fine all'opera

L'idea del passante Nord sotto alle colline risale al 2007 quando il sindaco era Tosi

L'infrastruttura sarebbe stata realizzata in Project Financing da una cordata di imprese private

Camilla Ferro

Il traforo delle Torricelle non si farà più. E' ufficiale, a mettere la pietra tombale su uno dei progetti più discussi degli ultimi anni di Verona finito a carte bollate e a battaglie tra amministrazioni, è stata una sentenza del Consiglio di Stato annunciata ieri sera in tempo reale dall'assessore comunale alle strade e ai giardini Marco Padovani. Il colpo di scena è arrivato intorno alle 22, durante la trasmissione di Telearena «Diretta Verona» dedicata a come è cambiata la città negli ultimi 10 anni quando, parlando soprattutto delle grandi *incomplete*, Padovani ha fatto ap-

punto sapere che la magistratura aveva appena emesso il verdetto sul progetto «protagonista» del dibattito politico dell'ultimo decennio.

La vicenda risale al 2017, l'ultima fase del secondo mandato del sindaco Flavio Tosi che nel 2007 aveva lanciato l'idea del passante Nord con galleria sotto le Torricelle, con partenza da Poiano e arrivo a Ca' di Cozzi e proseguimento fino a Verona Nord in superficie.

L'opera veniva realizzata in Project Financing e ad aggiudicarsi la gara era stata la cordata di imprese guidata dalla Technital, nel 2013. In seguito, però, il progetto iniziale di una galleria a «doppia canna» era stato rivisto e si era

arrivati a preferirne uno ad una sola canna, cioè con un'unica galleria a doppio senso di circolazione. Nel frattempo, però, erano sopraggiunte difficoltà di natura economica per il reperimento dei finanziamenti: l'infrastruttura sarebbe stata costruita da privati che l'avrebbero poi avuta in concessione per 50 anni per la gestione facendo paga-



re agli utenti un pedaggio.

Come detto, nell'ultima fase del governo Tosi risalente a due anni fa, tecnici del Comune avevano rilevato che l'opera, per come era stata progettata e visto il cambio deciso in itinere, non era economicamente sostenibile e non era bancabile (cioè non sarebbe stata finanziata dagli istituti di credito): irrealizzabile, quindi, anche se i concessionari avevano ribassato i costi del 20%. Da lì, è nata la lite legale sulla quale è stata messa ieri la parola fine con la decisione del Consiglio di Stato che ha dato ragione al Comune di Verona relativamente ai costi non sostenibili, pur non consentendo all'amministrazione di incassare la fidejussione di 8 milioni versati dalle imprese. All'annuncio di Padovani, nello studio di Telearena s'è acceso il dibattito tra la consigliera comunale del Pd Elisa La Paglia da sempre contraria a quel traforo, il consigliere comunale della Lista Tosi Alberto Bozza che ha difeso il progetto, l'ex presidente della Provincia Giovanni Miozzi e l'ex professore universitario e ora opinionista Mario Allegri.

Quest'oggi il Comune, come ha annunciato ieri sera l'assessore soddisfatto per il verdetto romano, darà tutti i dettagli della sentenza. Si aprirà, c'è da starne certi, un lungo dibattito anche se i giochi oramai sono fatti. •



L'uscita di Poiano nel rendering del Traforo delle Torricelle presentato dal gruppo Technital

Progetto della Tav, il sindaco va all'attacco

Orietta Gaiulli punta il dito verso i Cinquestelle: «Sono al governo e tocca a loro fermarlo». I nuovi sopralluoghi dei tecnici

Katia Ferraro

«Cosa mi preoccupa della Tav? Tutto: il passaggio nella zona del Frassino, lo stazionamento di migliaia di persone nel villaggio, allestito dietro al santuario, le possibili interferenze con le falde acquifere. Sono sempre stata contraria a quest'opera e anche se non voto e non stimo il Movimento 5 Stelle, mi auguro che ora la fermino visto che sono al governo».

Orietta Gaiulli, sindaco di Peschiera del Garda, va controcorrente e contro la linea del suo partito di riferimento (Forza Italia, a cui però sottolinea di non essere tesserata) e mantiene la posizione no Tav annunciata fin dall'inizio del suo mandato. Il primo cittadino guida una maggioranza di centrodestra, in cui sono anche componenti della Lega (tra cui il vicesindaco Filippo Gavazzoni) ma sulla Tav la prima cittadina non guarda alle linee di partito: «Sono il sindaco di Peschiera e immagino già la deturpazione che l'opera porterà al mio territorio».

Non ha ancora visto il progetto esecutivo ma è a conoscenza di alcune correzioni e compensazioni ottenute. A tal proposito, cita «la strada di cantiere in località Dolci: abbiamo ottenuto di spostarla verso colle Baccotto per evitare che fosse troppo vicina alle case».

Ricorda anche «la bretella che collegherà la zona del

Frassino (in prossimità della pizzeria Da Mariano, ndr) con quella dei Dolci» immettendosi su via Mantova all'altezza dell'incrocio che porta verso la tangenziale e la zona industriale. «Il territorio di Peschiera cambierà completamente, al di là dell'opera mi preoccupa il periodo dei cantieri, quelli ci devasteranno», prosegue Gaiulli. «In questi anni i vari comitati No Tav hanno dato la responsabilità ai sindaci per non aver fatto abbastanza per opporsi all'opera, ora il M5S ha le chiavi per fermarla», rincara. In attesa che la commissione tecnica incaricata dal ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli presenti l'analisi costi-benefici per la tratta Tav Brescia-Verona, il consorzio Cepav due sta portando avanti le trattative per gli espropri. E gli accordi chiusi sarebbero già parecchi, stando a quanto riferito da Gaiulli e dal sindaco di Castelnuovo del Garda Giovanni Peretti. Padre Giovanni Di Maria, rettore del Santuario della Madonna del Frassino, ribadisce la sua preoccupazione per l'impatto della viabilità e dei cantieri attorno all'edificio religioso.

In un'intervista rilasciata a L'Arena la scorsa settimana aveva parlato dell'ulteriore lettera inviata tra gli altri a ministeri, Soprintendenza, Rete ferroviaria italiana e Cepav Due per sottolineare come nel progetto esecutivo la cantierizzazione attorno al santuario fosse addirittura

peggiorata rispetto al progetto definitivo. «Anche questa volta non abbiamo ricevuto alcuna risposta», riferisce padre Giovanni, «oltre al cantiere per realizzare la galleria il problema maggiore è tutta la viabilità attorno al santuario, con rumore e polveri che i lavori comporteranno».

In questi giorni dei tecnici di Cepav due hanno eseguito dei sopralluoghi sia a Peschiera che a Castelnuovo (a dicembre erano stati a Sona e Sommacampagna) per verificare quella che sarà la futura viabilità di cantiere.

«La preoccupazione c'è, ci saranno anni di cantieri, ma Castelnuovo presenta meno problematiche rispetto agli altri comuni veronesi», osserva Peretti.

«Non ci saranno abbattimenti, le attività produttive coinvolte sono la cava Ballarini e porzioni di campi e vigneti, mentre l'attività di pesca sportiva è stata chiusa. Le criticità che avevamo sollevato sono state accolte con misure compensative o modifiche al progetto, in particolare ci siamo battuti per eliminare la cava che era stata prevista a Mongabia».

Nel progetto esecutivo non c'è traccia della fantomatica stazione intermedia del Garda, richiesta due anni fa dalla Regione Lombardia che aveva ipotizzato di inserirla a San Martino della Battaglia. «Nelle nostre riunioni tra sindaci non ne abbiamo mai parlato, la verità è che non è mai stata considerata. E meno male», conclude Peretti. ●



Padre Giovanni Di Maria mostra l'area dietro al santuario dove sorgerà il quartiere della Tav

Il legale

Espropriazioni in bilico e il Tar rinvia la decisione

Il Tar del Lazio ha rinviato tutte le udienze programmate il 23 gennaio sui ricorsi aperti contro la delibera del 2017 con cui il Cipe ha approvato il progetto definitivo della Tav Brescia-Verona. «Sono state rinviate perché abbiamo presentato motivi aggiunti», spiega l'avvocato Fausto Scappini, che segue sei ricorsi di questo tipo, promossi da cittadini che saranno espropriati, dai frati del santuario del Frassino e da associazioni. Per il santuario, rende noto Scappini, i motivi aggiunti ricalcano quanto scritto la scorsa settimana in una lettera inviata tra gli altri ai ministeri delle infrastrutture, dell'ambiente e dei beni culturali e al consorzio Cepav Due, general contractor dell'opera. «Non tutte le prescrizioni date dal Cipe al progetto definitivo sono state ottemperate nell'esecutivo, oppure sono state ottemperate in modo non conforme. Altri motivi aggiunti ai ricorsi», prosegue l'avvocato, «riguardano alcuni cittadini che saranno espropriati: nell'esecutivo alcune aree sono aumentate notevolmente, senza essere state sottoposte alla dichiarazione di pubblica utilità». Scappini, che segue da anni le vicende legate alla Tav, richiama il governo a prendere una decisione celere: «Ci sono centinaia di persone che vivono con la spada di Damocle dell'esproprio e non possono agire liberamente sulle loro proprietà. Non si può affidare solo alla giustizia la decisione su una cosa così importante, deve intervenire la politica e deve farlo presto a tutela di chi li elegge». **K.F.**



Il sindaco Orietta Gaiulli



MONDIALI 2021

Il commissario: a Cortina l'anno dei grandi cantieri

Il commissario di governo Luigi Valerio Sant'Andrea soddisfatto per lo stato di avanzamento dei lavori in vista dei Mondiali 2021. Oltre alla rifinitura della finish area di Rumerlo, in primavera inizieranno i lavori

per il primo tronco della nuova cabinovia; verrà poi creata la nuova area di arrivo a Col Drusciè. Quasi pronti i progetti della piscina di Guarnè e del collegamento Pocol 5 Torri. **SEGAFREDDO / APAG. 33**

Il commissario Sant'Andrea soddisfatto dello stato di avanzamento dei lavori: «Quasi pronti i progetti per piscina e funivia Pocol-Cinque Torri»

Cabinovia e finish aree di Rumerlo e Drusciè «Il 2019 sarà l'anno dei grandi cantieri»

«Ra Valle e Tofane saranno più sicure con le protezioni antivalanghe»

Alessandra Segafreddo

Sarà il 2019 l'anno dei cantieri in vista dei Mondiali di sci alpino del 2021. Molte opere sono già state realizzate, come la nuova finish area a Rumerlo, gli interventi sull'Olympia, sulla Drusciè A e Drusciè B, il nuovo impianto di innevamento sulla Tofana e la pista Vertigine, che sarà testata a marzo per i Campionati italiani assoluti di sci alpino.

Il piano completo degli interventi che saranno realizzati a Cortina per il 2021 prevede opere per 95 milioni 565 mila euro: la maggior parte di loro sarà realizzata a partire dalla prossima primavera. Tutto il piano è gestito dal commissario di governo Luigi Valerio Sant'Andrea.

Ingegnere Sant'Andrea, le prime opere concluse sono state testate con successo durante le recenti gare di Coppa del mondo, come la finish area di Rumerlo...

«Gli obiettivi che ci eravamo fissati l'anno scorso per consentire l'organizzazione della Coppa 2019 sono stati mantenuti. L'area subirà nuovi interventi nella primavera. Nello specifico, la strada sarà spostata e allontanata dall'area del

traguardo, creando un anfiteatro ancora più ampio e spazioso che potrà accogliere ancora più persone, più tifosi: questa sarà l'area definitiva per i Mondiali. Nei primi mesi del mio incarico mi sono concentrato sugli interventi previsti su Rumerlo, perché l'obiettivo era proprio arrivare al week-end di Coppa 2019 pronti. Così è stato e sono molto contento. Il fatto che si siano quasi triplicate le presenze di pubblico alle gare credo sia un buon inizio. Ovviamente non è finita».

Durante la coppa anche la Federazione internazionale dello sci, tramite il segretario Sarah Lewis, si è detta soddisfatta dell'avanzamento dei lavori...

«Il crono-programma delle opere destinate all'organizzazione dell'evento è in totale sicurezza. Il grosso delle opere partirà in primavera e comprende la nuova cabinovia, che sostituirà il primo tronco della funivia Freccia nel cielo e porterà gli sciatori al Col Drusciè; verrà poi creata la nuova area di arrivo a Col Drusciè, dove, sulla pista A, termineranno le gare di slalom e sarà creato un bypass stradale simile a quello di Rumerlo. Contestualmente inizieremo anche altri interventi, che saranno completati nel 2020. Segnalo il nuovo sistema di protezione dalle valanghe, che metterà in sicurezza tutta l'area di Ra Valle e Tofane, e la nuova pista Lino Lacedelli sulle Cinque Torri».

ri».

Vi sono, poi, le opere, che formeranno l'eredità infrastrutturale che i Mondiali lasceranno a Cortina. Fra questi il collegamento funiviario tra Pocol e Cinque Torri...

«La progettazione del collegamento è a buon punto relativamente alla valutazione di impatto ambientale. Conto di portarla in conferenza di servizi decisoria già nel mese di febbraio e poi partirà l'iter per appaltare l'opera».

Una delle opere più attese da residenti e turisti è la piscina di Guarnè, chiusa dal 2012...

«Il progetto verrà portato in conferenza di servizi entro i primi di marzo. Abbiamo già completato tutta l'indagine sui materiali e il rilievo digitale di tutta la piscina e procede anche questa attività. Gli interventi sulla struttura di Guarnè saranno realizzati in due stralci. Nel primo si lavorerà per riqualificare l'area dedicata al nuoto, con lavori sulla vasca, sui servizi e il tetto. Nel secondo stralcio sarà invece creata l'area dedicata al wellness, al fitness e la zona bar ristoro. Contemporaneamente sarà migliorata anche la viabilità di accesso all'impianto».—





Il commissario di governo Luigi Valerio Sant'Andrea

LONGARONE

Pronto il piano dei lavori Anas i cantieri partono a settembre

Tre gli stralci previsti: la nuova corsia di immissione per Val di Zoldo la rotonda all'incrocio per Fortogna e la rettifica delle curve di Castellavazzo

Enrico De Col

LONGARONE. Prime informazioni sui cantieri per la viabilità longaronese in vista di Cortina 2021. L'Anas ha finalmente rilasciato alcune tempistiche sui progetti riguardanti il Comune di Longarone con i lavori che partiranno nel settembre di quest'anno. Lungo tutto un anno, quindi con data fissata di termine a settembre 2020, dovrebbero essere concluse tutte le operazioni sulle strade che, come noto, si articoleranno in due stralci.

Il primo stralcio riguarderà la creazione di una rotonda a Fortogna e poi un nuovo svincolo tra la zona industriale e il ristorante 4 Valli. Il secondo stralcio, quello più sostanzioso, partirà dall'ingresso sud di Longarone con la creazione di una corsia preferenziale per la val zoldana e il cambio di marciapiedi e passaggi pedonali.

Si proseguirà con il raffor-

zamento dei passaggi pedonali a lato strada verso Castellavazzo e poi l'intervento più grosso con la rettifica delle curve di Castellavazzo e la creazione di alcuni viadotti fino allo sbocco della galleria di Termine di Cadore. In totale saranno spesi circa 20 milioni di euro.

«L'Anas ci ha da poco confermato la fine della fase di progettazione esecutiva», spiega il sindaco Roberto Padrin, «nei prossimi mesi quindi partiranno gli appalti in tempo per iniziare i cantieri a settembre. Dobbiamo discutere prossimamente con i referenti di Anas su tempistiche e modalità di realizzazione delle opere, ma naturalmente la priorità sarà ridurre al massimo i disagi per la cittadinanza e il traffico in generale. Il problema principale sarà la via per il Cadore che ovviamente non si potrà chiudere perché sarebbe come una condanna all'isolamento, penseremo quindi a tutti gli accorgimenti del ca-

so, come lavori scaglionati e in notturna e il senso alternato regolato».

Dopo il maltempo di fine ottobre è diventato prioritario un altro intervento alla viabilità ovvero il ripristino di via Uberti. «Abbiamo chiesto un urgente intervento di Anas», continua Padrin, «questo non è correlato con Cortina 2021 ma rientrerà nel piano delle urgenze post maltempo. La via, che collega Castellavazzo con la zona Malcolm, è in pessime condizioni dopo una frana e l'erosione del manto stradale. La situazione, inoltre, secondo l'ultimo recente sopralluogo geologico, sta peggiorando ulteriormente. In questa strada passano tubi idraulici e gasdotti di importanza strategica per la zona e quindi la messa in sicurezza non è più rimandabile. Speriamo che Anas possa approfittare dei vicini cantieri che aprirà per i mondiali per occuparsi anche di questa pratica». —





Lo svincolo tra la statale 51 e la sp 251 che porta a Val di Zoldo verrà modificato

OGGI L'INCONTRO CON LE FERROVIE

Tav, l'idea del Comune: tre tratte, un tavolo unico

di **Lillo Aldegheri**

VERONA Oggi il sindaco Federico Sboarina si troverà faccia a faccia col nuovo amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti con il quale discuterà di Tav e al quale proporrà la sua proposta: Verona dice sì ai supertreni, ma chiede in cambio l'intera area dell'ex scalo merci. a pagina 6

Tav, vertice Comune-Ferrovie L'idea: tre tratte, unico tavolo

Oggi Sboarina vede l'ad Battisti. Sullo sfondo l'operazione Central Park

Scambio

Verona è disposta a dare l'ok ma chiede l'area dell'ex scalo merci di Porta Nuova di **Lillo Aldegheri**

VERONA Vertice davvero importante, quello in programma oggi a Palazzo Barbieri. Per la prima volta il sindaco Federico Sboarina si troverà faccia a faccia col nuovo amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti.

Al tavolo ci sarà anche l'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Beni. Castelli è stato nominato nei mesi scorsi al posto di Renato Mazzoncini, con il quale Sboarina aveva più volte discusso i nodi che

riguardano Verona, a partire ovviamente dal progetto Tav. Con il precedente amministratore delegato, il sindaco aveva più volte parlato della sua proposta di fondo: Verona dice sì ai supertreni, ma chiede in cambio, come opera compensativa, l'intera grande area dell'ex scalo merci di Porta Nuova, per realizzare il Central Park, un grande parco urbano che andrebbe dalla zona della stazione fino a Santa Lucia.

Quell'area appartiene appunto a Ferrovie dello Stato, il Comune non ha certo i soldi per acquistarla ed occorre quindi trovare una soluzione. Ancora Sboarina aveva lanciato un'altra proposta: poiché Verona è interessata a ben tre tratte della Tav (quella Brescia Verona, quella Verona-Venezia e quella verso il Brennero), invece di frazionare la discussione in mille rivoli, converrebbe mettere tutta la vicenda nello stesso «pacchetto» e discutere in maniera organica del tema nella sua interezza. Il precedente ad, Mazzoncini, era sembrato favorevole ad

entrambe le idee del sindaco. E adesso la questione è: lo sarà altrettanto il nuovo amministratore delegato, o bisognerà rimettere in discussione tutto? Dal vertice odierno in Comune arriverà probabilmente qualche importante indicazione. Proprio Battisti, tra l'altro, era fino a luglio scorso a capo di Fs sistemi urbani (la controllata che vende o valorizza immobili e strutture delle Ferrovie che, come l'ex scalo merci di Verona, non sono o potrebbero non essere più funzionali all'attività di trasporto su ferro).

La sua nomina è peraltro stata decisa dal ministro Danilo Toninelli, che non ha mai nascosto le sue perplessità



sulla realizzazione del progetto Tav. Ed anche su questo, l'incontro di Palazzo Barbieri potrebbe offrire indicazioni non da poco.

Ricordiamo che le decisioni relative a Verona saranno comunque essenziali. La tratta dei supertreni tra Brescia e Verona vede da tempo pronto il progetto esecutivo. Quella tra Verona e Vicenza sembra invece avere rallentato. La tratta verso il Brennero, infine, per quanto riguarda il lotto 4 di accesso a Verona, dovrebbe comprendere il passaggio in galleria al di sotto dei quartieri urbani in corrispondenza e al di sotto dell'attuale linea storica (ma su questo punto le Ferrovie dello Stato si erano riservate di verificarne la possibilità di realizzazione).

Quanto invece al Central Park, ossia la «merce di scambio» che il sindaco Sboarina vorrebbe ottenere, appunto come opera compensatrice per l'attraversamento della città da parte dei supertreni, la discussione va avanti da anni. La giunta comunale di centrosinistra guidata da Paolo Zanotto aveva trovato un accordo a mezza strada: metà dell'area da utilizzare come Parco Urbano e l'altra metà da «valorizzare», concedendo a Ferrovie la possibilità di edificarla.

Più o meno sulla stessa linea si erano mosse le due giunte guidate da Flavio Tosi. Sboarina invece, sia in campagna elettorale che nei suoi atti ufficiali, dopo le elezioni del 2017, aveva giocato la carta del grande scambio: se tu fai la TAV, noi facciamo il Parco sull'intera area. E proprio su questo scambio si apre l'incontro odierno, a Palazzo Barbieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il finanziamento

Cinque milioni di euro da Roma alla Provincia

VERONA Sono in arrivo da Roma diversi milioni, destinate alle Province grazie al fondo di 250 milioni stanziato dal governo nella Finanziaria e deciso ufficialmente ieri pomeriggio. Verona avrà 5.325.326 euro, Belluno 1.202.380, Padova 2.495.353, Rovigo 1.971.889, Treviso 9.881 e Vicenza 2.239.141. Un'importante boccata d'ossigeno che andrà inserita adesso nei bilanci di previsione per l'anno 2019. Quello dell'amministrazione provinciale di Verona è già stato approvato nello scorso mese di dicembre e adesso dovrà registrare un'apposita variazione. Le somme sono destinate al finanziamento di piani di sicurezza a valenza pluriennale per la manutenzione di strade e scuole, ma saranno finanziabili anche interventi di spesa corrente. Il finanziamento è previsto per gli anni dal 2019 al 2033.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sindaco
Federico
Sboarina

Zaia: la Tav si farà, e fra un mese apre la Pedemontana

►E sull'autonomia:
«Si chiude la partita
o cade il governo»

Angela Pederiva

Si all'autonomia e si alla Tav: secondo i sussurri di Palazzo, sarebbe questo il cambio di passo che Matteo Salvini pretende da Luigi Di Maio, per tenere in piedi l'alleanza tra Lega e Cinquestelle. Due "sì" che Luca Zaia non si limita a bisbigliare, ma afferma anzi ad alta

voce, ospite dell'assemblea generale di Confindustria dell'area metropolitana di Venezia e Rovigo. E già che c'è, intervistato da Roberto Papetti direttore del Gazzettino, il governatore ne aggiunge pure un terzo: sì alla Pedemontana, «perché vi annuncio che finalmente i privati si sono messi d'accordo e tra quattro settimane sarà aperto il primo tratto». L'agenda della Regione è fitta di scadenze. «Il 15 febbraio – ricorda Zaia – è la deadline per chiudere quella che definirei la roadshow tra i ministeri.



INCONTRO Zaia con Marinese

Il confronto

Zaia: «Pedemontana aperta tra un mese, Tav o governo a casa»

►«Analisi costi/benefici? Con questo criterio l'Autosole non l'avremmo fatta»

►«Autonomia, la bozza c'è già, la stiamo esaminando. E lunedì io sarò a Roma»

**ALL'ASSEMBLEA
DEGLI INDUSTRIALI
IL GOVERNATORE
FISSA I PUNTI
IRRINUNCIABILI
PER IL VENETO**

L'INTERVENTO

VENEZIA Sì all'autonomia e si alla Tav: secondo i sussurri di Palazzo, sarebbe questo il cambio di passo che Matteo Salvini pretende da Luigi Di Maio, per tenere in piedi l'alleanza tra Lega e Cinquestelle. Due "sì" che Luca Zaia non si limita a bisbigliare, ma afferma anzi ad alta voce, ospite dell'assemblea generale di Con-

findustria dell'area metropolitana di Venezia e Rovigo. E già che c'è, intervistato da Roberto Papetti direttore del Gazzettino, il governatore ne aggiunge pure un terzo: sì alla Pedemontana, «perché vi annuncio che finalmente i privati si sono messi d'accordo e dunque tra quattro settimane sarà aperto il primo tratto».

L'INTESA

L'agenda della Regione è fitta di scadenze. «Il 15 febbraio – ricorda Zaia – è il termine per chiudere quella che definirei la roadshow tra i ministeri. Peraltro sembra che

si sia già conclusa, per cui lunedì sarò a Roma e vedremo com'è andata. I nostri tecnici stanno già esaminando la bozza. Si dice che entro marzo ci sarà l'approvazione dell'intesa in Consiglio dei ministri, per poi andare al voto in Parlamento. Quindi si chiude la partita, se non cade il Governo, non si può stare là e non dare l'autonomia». La platea applaude, il presidente rilancia: «Parlo per il mio partito. Governare senza fare l'autono-

mia significherebbe venir meno all'istanza di 2,3 milioni di veneti che il 22 ottobre 2017 si sono messi in fila sotto la pioggia e hanno sfidato il quorum: non esiste».

LE INFRASTRUTTURE

Come «non esiste», ribadisce il leghista, nemmeno uno stop all'Alta Velocità, altrimenti il Governo dovrà cadere: «La Tav si deve fare, punto. Se qualcuno la vuole fermare, deve firmare un decreto e assumersene la responsabilità: servono provvedimenti, non comunicati stampa. È bene ricordare che senza quest'opera noi veneti saremmo doppiamente penalizzati, perché perderemo il "trenino" e ci troveremo senza il duplicamento delle rotaie che c'è da Torino a Brescia ma non da Brescia a Venezia. Per questo sono convinto che alla fine non la fermeranno. Oltretutto la relazione costi-benefici sta diventando una leggenda metropolitana, nessuno l'ha mai vista. E se avessero seguito quel ragionamento tanti anni fa, ora non avremmo l'Autostrada del Sole. Questo per dire che ci vuole un po' di visione, senza per questo essere malati di feticismo infrastrutturale: noi non rubiamo e

non devastiamo il territorio, vogliamo solo realizzare le infrastrutture che servono». Come la Pedemontana, aggiunge Zaia, i cui primi 7 chilometri sono pronti ormai da settembre. «Sono fermi per colpa non della Regione – rimarca – ma dei privati che non dialogano tra di loro sul software per i pedaggi. Ora pare si siano messi d'accordo, per cui vi annuncio che fra quattro, massimo cinque settimane apriamo il primo tratto. Sarà l'unica infrastruttura in Italia dove il concedente e cioè noi incassiamo il pedaggio e diamo un canone di disponibilità al concessionario. Dobbiamo registrare 27mila veicoli al giorno, quindi utilizzate questa autostrada». Risata della platea. «Capisco il sorriso – concede il governatore, rivolto agli imprenditori – ma non faccio il piazzista: siccome non prelevo dalle vostre tasche 1 miliardo e 159 milioni di addizionale Irpef, vedete di usare la Pedemontana...».

GLI ALTRI DOSSIER

Tanti i dossier aperti. Per esempio le Olimpiadi: «Quanto scommetto che Milano-Cortina otterrà la candidatura? 100%, ovvio. La partita olimpica per noi è

irrinunciabile. Oggi siamo in finale e la competizione è forte.

Non dobbiamo pensare di avere già vinto, ma dobbiamo crederci. Ricordo anche a voi industriali che i Giochi valgono 980 milioni di dollari». C'è poi la questione del Porto e di Venezia Terminal Passeggeri, dopo l'ingresso dei grandi vettori nella governance: «Abbiamo chiuso un buon accordo, si vedono gli effetti dell'ingresso dei privati insieme al pubblico. La società rendeva bene anche prima, adesso però abbiamo il know how dei privati che ci fa volare ancora di più. Però penso che il pubblico debba restare dentro, perché è un modello efficiente. Piuttosto è ora che a Roma decidano sulle Grandi Navi». Infine il Mose: «Anche dal punto etico è bene che si vedano funzionare quei 5 miliardi sotto l'acqua. Chi pagherà la gestione? Di certo la Regione non metterà un centesimo, il Governo deve essere presente su una partita internazionale. Se è vero che Venezia è patrimonio mondiale dell'umanità, allora l'umanità dovrà preoccuparsi anche della gestione delle paratoie...».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSEMBLEA Il presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese, con il governatore Luca Zaia. Nella foto a sinistra, il presidente nazionale di Confindustria, Vincenzo Boccia e quelli del Friuli Venezia Giulia, Giuseppe Bono e del Veneto, Matteo Zoppas



Partito il cantiere per l'area Conad

►La zona dell'ex Consorzio agrario verrà trasformata in un supermercato: ci saranno anche negozi e un bar

►L'investimento è stato stimato per 4,9 milioni di euro, ma non sono stati resi noti i tempi di ultimazione

LENDINARA

Ha preso il via il cantiere per la realizzazione del futuro supermercato Conad nell'ex Consorzio agrario, che porterà in città il settimo punto vendita di catene della grande distribuzione organizzata.

I lendinaresi nei giorni scorsi hanno già notato le prime operazioni di preparazione per l'avvio dei lavori in via Fava, dove la Commercianti indipendenti associati, con sede a Forlì, una delle cooperative aderenti al Conad (ovvero Consorzio nazionale dettaglianti), ha deciso di investire realizzando un supermercato di medie dimensioni, alcune botteghe di vicinato, un bar e un ufficio.

L'INTERVENTO

Il Piano urbanistico attuativo approvato dal Comune prevede la riqualificazione dell'intera zona commerciale da 8.851 metri quadri, in cui la cooperativa vorrebbe realizzare superfici di vendita per 2.500 metri quadri e 1.800 metri quadri di parcheggi. In sostanza è previsto un supermercato di generi alimentari di 1.466 metri quadri, da realizzare costruendo un nuovo edificio con struttura in cemento armato prefabbricato. Altri 1.050 metri quadri verrebbero destinati a locali

da dedicare al commercio di vicinato e a servizi alla persona. In particolare il fabbricato esistente, l'ex negozio di ortofrutta, verrebbe ristrutturato per poter ospitare due attività commerciali di vicinato con relativi servizi. Un altro edificio già presente, invece, verrà demolito, ricostruito e ampliato per ospitare un pubblico esercizio (quindi presumibilmente un bar o un'attività di ristorazione), un negozio di vicinato e un ufficio per servizi alla persona. È prevista la demolizione dei fabbricati adiacenti a via Piave e la realizzazione sulla stessa strada di un accesso per i mezzi di carico e scarico merci, mentre per i clienti resteranno invariati i due accessi da via Piave e via Fava. Il piano prevede inoltre la riqualificazione di tutta l'area esterna: oltre a un'area pedonale, in parte privata e in parte ad uso pubblico, si parla di un parcheggio da circa 90 posti auto (circa 1.450 metri quadri) per uso pubblico e di uno da 17 posti auto al servizio delle botteghe e dell'ufficio. Il costo massimo dell'operazione è stimata attorno ai 4,9 milioni.

TEMPI NON NOTI

La cooperativa mantiene ancora, per il momento, riserbo su dettagli e tempi dell'approdo di Conad a Lendinara, limitandosi a spiegare che «l'iter autorizzativo è stato completato, è stata scelta

l'impresa che realizzerà l'intervento ed è stato dato avvio al cantiere», precisando che per ora non è possibile fare previsioni circa il termine dei lavori o l'apertura.

Nel frattempo, la coop ha iniziato a versare al Comune gli oneri di perequazione previsti per il Piano urbanistico attuativo, che ammontano a 103mila euro.

L'assessore all'Urbanistica, Davide Bernardinello, auspica che tutta la somma venga versata nelle casse comunali in tempi utili per poter essere utilizzata per riqualificare una strada del centro limitrofa a via Fava. «Vorremmo finanziare la sistemazione di riviera San Biagio, con il riassetto delle aree per i parcheggi e il rifacimento della ringhiera indecorosa presente sul lato destro dell'Adigetto», spiega.

Tra le idee c'è quella di riqualificare e ampliare il parcheggio che si trova a livello inferiore rispetto alla carreggiata. Inoltre c'è la necessità di togliere appunto il vecchio guardrail, inadatto a un centro storico, sostituendolo con un parapetto in linea con quanto fatto sul Ponte Nuovo e riviera del Popolo e previsto nell'imminente riqualificazione di riviera IV novembre, in modo da creare una ringhiera uniforme per le passeggiate lungo l'adetto e migliorare l'arredo urbano.

Ilaria Bellucco



L'assessore



«Riviera San Biagio sarà riqualificata»

Con i soldi degli oneri urbanistici, l'assessore all'Urbanistica Davide Bernardinello punta a sistemare «riviera San Biagio, con il riassetto delle aree per i parcheggi e il rifacimento della ringhiera indecorosa presente sul lato destro dell'Adigetto». Si pensa anche a riqualificare e ampliare il parcheggio che si trova a livello inferiore rispetto alla carreggiata.



IL COMPLESSO Parte degli immobili verrà demolita e saranno costruiti nuovi edifici per ospitare supermercato e altre attività, oltre a realizzare i parcheggi

Mestre

**Cantiere fermo
palazzine in mano
agli sbandati**

Allarme in via Caravaggio dove, in attesa del cantiere per il nuovo Iperlando, le case da abbattere se le prendono gli sbandati. Le palazzine sono diventate un bivacco per spacciatori e tossicodipendenti.

Fenzo a pagina XII

Il cantiere non parte Palazzine vuote in mano agli sbandati

► Bivacchi e degrado nell'area dove sorgerà il nuovo Iperlando
Blitz di vigili e polizia per allontanare pusher e tossicodipendenti

**LA SOCIETÀ DI PIANIGA:
«MANCANO SOLO
LE ULTIME FIRME,
POI INIZIERANNO I
LAVORI CHE DURERANNO
UN ANNO E MEZZO»**

IL CASO

MESTRE Aspettando il cantiere, le case da abbattere se le prendono gli sbandati. E mica dei ruderi, perché quella palazzina di tre piani in via Caravaggio - tra la rotatoria della Castellana in uscita dalla tangenziale e quella che porta all'Auchan - più le vicine villette abitate fino a qualche mese fa, non sono davvero niente male, anche se dovranno andare giù per far posto al nuovo Iperlando. Ma, mentre gli uffici comunali e la società di Cazzago di Pianiga sono ancora al lavoro per mettere a punto tutti gli accordi che prevedono anche la nuova viabilità collegata alla tangenziale, coinvolgendo quindi anche Cav, queste palazzine sono diven-

tate l'ennesimo bivacco per sbandati, spacciatori e tossicodipendenti.

L'ULTIMO SGOMBERO

Ne sanno qualcosa le squadre del Servizio Sicurezza urbana della Polizia municipale che, l'altra settimana, hanno effettuato l'ennesimo blitz assieme alla polizia, trovando un paio di tunisini irregolari (già inviati ai centri per il rimpatrio) e un'italiana tossicodipendente. Ma i segni inequivocabili di una presenza massiccia di senza dimora in questi edifici, già acquistati da Iperlando per demolirli non appena aprirà il cantiere del nuovo ipermercato, stanno tutti nelle porte, finestre e garage sfondati su tutti i fronti, dando libero accesso a chi cerca un riparo per la notte. «Anche questo posto è stato inserito nel progetto Oculus - spiega il commissario capo Gianni Franzoi -, con sopralluoghi costanti e, quando serve, gli sgomberi. Siamo inoltre in contatto con la proprietà, con l'accordo che, al momento dell'avvio dei lavori, l'area sia libera».

ULTIME FIRME

Già, ma quando? La convenzione per le opere di urbanizzazione è "alla firma" dal novembre scorso, ed era questo il nodo principale da sciogliere per sbloccare i permessi che consentiranno di costruire il nuovo centro commerciale (oltre a Lando, che comunque per ora si "limiterà" a realizzare un supermercato di seimila metri quadri, più altri 1.500 metri di superficie di vendita, anche se a fianco è previsto l'arrivo di Bricoman, l'azienda francese specializzata in bricolage e fai da te). «Siamo all'ultimo chilometro... Anzi, agli ultimi 100 metri - fanno sapere dalla sede centrale di Cazzago -. Tutti i problemi maggiori sono stati superati ed ora stiamo attendendo le ultime firme per poi avviare i lavori



che dureranno un anno e mezzo. Sarà un ipermercato tipico della nostra catena, e cioè mirato principalmente al settore alimentare, senza l'abbigliamento».

PRIMA LA VIABILITÀ

Settori che sono ancora quelli che "tirano" nella grande distribuzione, e che daranno del filo da torcere agli altri iper della zona: da Auchan ad Interspar, fino alla Coop. Ma, prima - o comunque assieme - ai lavori di costruzione del nuovo Iperlando, dovranno iniziare anche le opere di adeguamento del delicatissimo raccordo della rotatoria della Castellana: saranno infatti le imprese della "Terraglio Spa" di Lando a realizzare anche interventi per 4 milioni di euro sulla viabilità sotto la vigilanza di Comune e Cav, allargando i raccordi di immissione da e verso la tangenziale (anche sul versante di Mestre) in una zona attualmente già intasata in diverse fasce orarie della giornata.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PORTE E FINESTRE SFONDATE Il condominio che dovrà essere abbattuto trasformato in bivacco



DEVASTATE Un'altra delle case abitate fino a qualche mese fa

La ricetta di Marinese: Zona economica speciale

►La relazione del presidente: «Le imprese hanno bisogno di girare a pieno regime» ►Entro fine anno il governo può istituire un'area con sgravi, incentivi e agevolazioni

**LE 82MILA AZIENDE
DEL VENEZIANO
PRODUCONO
MA LA CARENZA
DI INFRASTRUTTURE
LE PENALIZZA**

**LA CREAZIONE
DI UNA "ZES"
PUO' PORTARE
A 26,600 POSTI
DI LAVORO IN PIÙ
E GRANDI INVESTIMENTI**

LA RELAZIONE

MESTRE Duemila anni fa i romani costruirono strade i cui effetti economici sui territori attraversati si sono protraggono fino ad oggi ma mentre altre nazioni hanno innovato con nuove infrastrutture, noi viviamo ancora sugli allori dell'antico Impero. Dieci anni fa «abbiamo vinto la battaglia, portata avanti da Confindustria, per il Passante di Mestre» che ha eliminato il collo di bottiglia di Mestre per merci e persone. Ma da allora il territorio dell'area metropolitana vasta tra Venezia e Rovigo ha accumulato ritardi su ritardi e rischia di essere tagliato fuori dalle nuove rotte commerciali che la Via della Seta (che prevede impegni economici superiori a 1.000 miliardi di dollari) e i traffici tra nord e sud, ovest ed est Europa stanno mettendo in moto: e ad oggi dei 6 corridoi europei delle merci solo uno tocca il porto di Venezia. Tutto questo mentre le imprese (82mila delle quali il 90% piccole e medie) continuano a macinare produzione e utili ma si vedono all'orizzonte un altro gigantesco collo di bottiglia.

UN GAP GIGANTESCO

Il porto di Rotterdam movimentava 461 milioni di tonnellate l'anno di merci, Venezia 25,5 milioni. Un gap mostruoso che, per un territorio specializzato nelle esportazioni è più pesante.

La soluzione? L'ha proposta ie-

ri il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese illustrando all'assemblea generale annuale degli imprenditori nella sede di Vtp alla Marittima di Venezia il Piano industriale elaborato dall'advisory EY, acronimo di Ernst & Young. È il sunto del centinaio di pagine è l'acronimo Zes di Zona economica speciale e potenziamento della Zona Franca. Da vent'anni l'Europa le prevede ma la legislazione italiana, giunta con buon ritardo, le autorizza solo nel Sud del Paese: «Il Governo precedente non ha voluto estenderle anche al Nord e questa è la sfida che lanciamo da qui a fine anno».

PUNTO DI NON RITORNO

C'è infatti una *dead line*, un punto di non ritorno che scenograficamente ieri è stato illustrato con un cronometro gigante che segna i 341 giorni mancanti al 31 dicembre prossimo, data entro la quale la normativa europea consente di attivare nuove Zes con le agevolazioni relative: semplificazioni burocratiche, incentivazione degli investimenti, crediti d'imposta, esenzioni e riduzioni sui contributi previdenziali e assistenziali dei lavoratori. Gli incentivi statali costerebbero il primo anno 250 milioni di euro ma già dal secondo anno porterebbero un gettito quattro volte superiore; si potrebbero creare 26mila e 600 posti di lavoro e 2,4 miliardi di euro di investimenti e di valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente.

Entro fine 2019, ha ribadito Marinese, «Chiederemo al Governo di istituire la Zes, e poi ci ritroveremo per verificare quanto di concreto è stato fatto».

E questo "concreto" significa far correre una Ferrari come una Ferrari e non come una Fiat 500, ossia far fruttare il potenziale enorme che ha questo territorio per non lasciarlo solo sopravvivere: la capacità di esportare in tutto il mondo, e la capacità di fare squadra, le Università e i centri di ricerca, le infrastrutture (porto, aeroporto, autostrade, ferrovie), tutti questi vantaggi il territorio li ha ma le infrastrutture devono essere adeguate ai nuovi traffici e, secondo lo studio di EY, servono 1,7 miliardi di euro, il 70% dei quali può venire dai privati come in questi ultimi anni hanno investito il 40% dei 3,5 miliardi di euro già spesi.

Tra Venezia e Rovigo ci sono 385 ettari a destinazione produttiva inutilizzati o abbandonati (215 a Porto Marghera e 170 nel Rodigino) e queste aree, che non comportano consumo di suolo vergine, possono diventare la sede della Zes metropolitana dove insediare nuove aziende e creare nuovi posti di lavoro.

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nodo strategico

Tra porto e aree produttive, la sfida è a Porto Marghera



ALLEANZE Marinese e Brugnaro

MESTRE Se la Via della seta mobilerà mille miliardi di dollari nei prossimi anni, non è scontato che qualcosa piova anche su Venezia. Perciò servono investimenti e serve la Zes vasta che include i territori di Venezia e di Rovigo. A Porto Marghera questo significa investire sui 215 ettari inutilizzati e abbandonati all'interno dell'area industriale di 2 mila ettari. «L'85% di Porto Marghera è occupato e pienamente produttivo - ha detto il presidente di Confindustria

Vincenzo Marinese - ma nell'immaginario collettivo è tutta un'area lasciata a se stessa. Poi c'è il porto che è paralizzato nella crescita da regole demenziali, dove tutti i passi per effettuare gli scavi dei canali industriali per permettere alle navi di entrare sono stati fatti ma non si riesce a farli partire». E sempre a Porto Marghera ci sono i marginamenti da completare: 42 chilometri e mezzo di barriere per impedire ai veleni delle vecchie fabbriche di

finire in laguna; ne sono stati realizzati 39, ne mancano 3 e mezzo. Ebbene, anche su questo versante il Cipe ha stanziato 70 milioni dei 280 mancanti «ma non si riesce ad averli - continua Marinese -. Inoltre questa vasta area è ancora inserita nel Sin, Sito di interesse nazionale per le aree più inquinate, ma istituito tempo fa con presupposti diversi e in condizioni ormai superate. Serve un decreto che escluda Porto Marghera dal Sin». (e.t.)

Venezia

I compensi del Cvn Mose, consulenza da 700 euro al giorno

Una consulenza da 700 euro al giorno per razionalizzare il personale di Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis in favore di Mario Grillo, fino a un massimo di 80mila. È affiancato dal giuslavorista Enzo De Fusco, che prende 25mila euro, oltre ai 100mila annui già stabiliti.

A pagina VI

I compensi del Cvn Mose, consulenza da 700 euro al giorno

► È la somma percepita da Mario Grillo, che però non potrà superare gli 80mila euro. A De Fusco un extra di 25mila euro

INCARICHI PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE DEL CONSORZIO: NON E' OBBLIGATORIA LA PUBBLICAZIONE IL CASO

VENEZIA Per razionalizzare il personale di Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis i commissari hanno ritenuto che c'era bisogno di una consulenza esterna. Il fatto poi che anche i compensi di questi altri due consiglieri non siano stati pubblicati, come avviene invece in tante altre pubbliche amministrazioni, è legato alla privacy invocata da molti in Cvn, che nemmeno un parere esterno ha consentito di superare, vista l'ambiguità della natura pubblico-privata del Consorzio commissariato. Lo ha precisato ieri lo stesso Cvn, dopo il botta e risposta scritto con le Rsu interne, preoccupa-

te per la riorganizzazione in arrivo e il mancato coinvolgimento dei rappresentanti dei lavoratori, a cui continuano ad essere preferiti consulenti esterni.

«CONSULENTI NECESSARI»

Nel caso della razionalizzazione in corso, secondo il Cvn, però, non è scattata la solita logica dei consulenti. Esperti esterni erano necessari, non potendo lasciare ai soli direttori delle tre realtà la scelta su come renderle complementari, omogeneizzando i contratti. Cvn applica quello dell'edilizia, Comar dei metalmeccanici, Thetis dell'energia.

Scelte difficili che coinvolgono oltre 200 dipendenti e che porteranno, con ogni probabilità, a procedure di mobilità, ammettono dal Cvn. In un primo tempo, quando alla conclusione dei lavori del Mose si affiancherà l'avviamento, potrebbe esserci bisogno di più personale. Ma sarà solo una fa-

se temporanea, senza contare l'incertezza che ancora regna sulla futura gestione del Mose.

I COMPENSI

Ieri il Consorzio ha anche chiarito quanto vengono pagati i due consulenti. Mario Grillo, l'esperto in ristrutturazioni industriali, scelto quest'estate con una selezione pubblica, riceve 700 euro al giorno fino a un massimo di 80mila. Successivamente è stato deciso di affiancargli il consulente istituzionale del Cvn in materia giuslavorista, Enzo De Fusco, che per questo incarico prende 25mila euro, che si sommano



ai 100mila annui già stabiliti.

LA TRASPARENZA

Cifre che non vengono pubblicate sul sito e restano riservate, così come i compensi dei dirigenti e degli altri consulenti. Dal Cvn precisano che, a suo tempo, si era ipotizzato di pubblicare i compensi, ma c'erano state rimostranze interne e richiami alla normativa sulla privacy. Un parere chiesto all'esterno non era arrivato a una conclusione, non sapendo risolvere la natura del Cvn commissariato: se pubblica e quindi tenuta alla pubblicità, o privata e quindi legata al rispetto della privacy. Così questi dati non sono mai stati pubblicati.

TEMPI

Sui tempi della ristrutturazione, il Cvn ribadisce l'intenzione di voler fare in fretta. Una prima bozza del lavoro di Grillo e De Fusco è stata consegnata nelle scorse settimane ai commissari. Il prossimo passaggio sarà la discussione con le Rsu. Nell'attesa, la preoccupazione tra i lavoratori resta alta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMMISSARI CVN Fiengo e Ossola

L'AUTOSTRADA A31. Dubbi e silenzi dopo l'incontro a Roma. In ballo il tratto fino a Pedemonte e lo sbocco a Rovereto

Valdastico Nord, per Veneto e Trento c'è da correre a fare un progetto nuovo

Il Ministero ha lanciato la sfida. Ciambetti è ottimista: «L'opera si farà, e sarà unitaria»

Piero Erle

Il silenzio del giorno dopo. Nessuno parla, in Veneto, dopo l'incontro dell'altra sera a Roma, al Mit-Ministero delle infrastrutture, sulla Valdastico Nord. Dal Trentino intanto si alzano i rulli di un'altra guerra in corso, quella tra l'AutoBrennero e il ministro Danilo Toninelli che vuole portare nelle casse statali 120 milioni di utili realizzati dall'A22 in regime di proroga della concessione autostradale. Ma questa è un'altra storia. Quella su cui ieri è calato il silenzio è invece la vicenda del progetto A31 Valdastico. Di certo, dicono le cronache trentine, a far scattare l'allarme politico l'altra sera è stata la decisione di Toninelli di convocare al tavolo anche consiglieri locali dei 5Stelle (come Andrea Maschio, capogruppo in Comune a Trento) che certo non hanno alcun tipo di ruolo istituzionale in un confronto tra Ministero, Regione Veneto e Provincia di Trento. In ogni caso all'incontro non si sono presentati né il governatore veneto Luca Zaia, né quello trentino Maurizio Fugatti: hanno inviato i loro assessori Elisa De Berti e Achille Spinelli, e alla fine non c'è stato neanche Toninelli - aveva invitato lui Zaia e Fugatti - e ha delegato il capo di gabinetto Gino Scaccia.

I DUBBI. Il fronte dei grillini, però, non ha fatto trovare un fuoco di sbarramento agli invitati. È vero, la nota finale del Ministero diffusa dalle agenzie parla di progetto della Valdastico "sostanzialmente azzerato" dalla sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato il via libera del Cipe al solo tratto veneto della Valdastico. Ma, come ormai è stato ripetuto tante volte, il quadro per la A31 è completamente cambiato: adesso la vuole anche la Provincia di Trento. E quindi il Ministero, che non ha più il ruolo di mediatore tra le due parti, ha di fatto lanciato una sorta di sfida ai suoi interlocutori. Una sfida che suona più o meno così: "Cari Veneto e Trentino, la sentenza dice che ci vuole un progetto unitario della Valdastico Nord, dal Vicentino allo sbocco sull'A22. La concessione alla Brescia-Padova è scaduta già anni fa: è stata prorogata proprio perché realizzasse quest'opera, e invece non c'è nemmeno il progetto perché quello elaborato è monco. Ora siete d'accordo a fare l'autostrada? Sbrigatevi a presentare un nuovo progetto per rifare tutto l'iter al Cipe".

LA SFIDA. La palla insomma è in mano a Venezia e Trento, che però devono correre. Hanno alcune certezze di base, rispetto a prima. Il Trenti-

no non solo la vuole, l'opera, ma la vuole tutta come autostrada e fino all'A22. E significa che si può superare la sentenza del Consiglio di Stato (che in sostanza ha detto: o l'opera si fa tutta, o non ha senso farne un pezzo). Inoltre significa che il progetto lo deve elaborare tutto la società concessionaria Brescia-Padova, senza più "tavoli tecnici" a Roma (e risolvendo anche il problema del casello di Cogollo, ancora aperto). Con un problema non indifferente però: il Veneto col governatore Zaia ha già detto che il progetto del tratto vicentino è quello già steso fino a Pedemonte (anche se ora si dovrà fermare per attendere il resto). E il Trentino con l'assessore Spinelli ieri su "L'Adige" ribadiva: «Con il Veneto c'è comunanza di intenti: noi vogliamo lo sbocco a Rovereto Sud». Ma si può sfornare un progetto che da Pedemonte "pieghi" verso Rovereto, e farlo in tempi strettissimi prima che il Ministero chiami tutti e dica "termine scaduto"? Situazione difficile. Ma non impossibile, se davvero Veneto e Trentino adesso parlano la stessa lingua. Il presidente del Consiglio regionale, il vicentino Roberto Ciambetti, è ottimista: «La lettura iniziale di alcuni dopo la sentenza è stata smentita. L'opera si fa, e si fa unitaria tra Veneto e Trentino». Di corsa, però. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un rendering del progetto della A31 in valle dell'Astico



SAN NAZARIO**Assolti
dall'accusa
di abuso
edilizio**

Erano finiti a processo con l'accusa di aver commesso un abuso edilizio in una zona sottoposta a vincolo paesaggistico, ma il processo si è concluso con l'assoluzione. I protagonisti della vicenda giudiziaria sono Maria Rosa Zanotto, di 58 anni, e Luciano Mocellin, di 70 anni, residenti a San Nazario in via Lanari, che erano difesi entrambi dagli avvocati Roberto Roberti e Ilaria Foletto.

Il fatto per il quale erano finiti sul banco degli imputati risale al 26 febbraio del 2014. Secondo la ricostruzione fatta all'epoca dalle forze dell'ordine, coordinate dal pubblico ministero Luigi Salvadori, Mocellin e Zanotto avevano realizzato una tettoia su una base di cemento, con struttura tubolare in metallo coperta da un telo delle dimensioni di circa 4 metri per 5 e alta due e mezzo, in assenza del permesso di costruire perché l'area di via Lanari era vincolata. La procura, terminate le indagini, aveva quindi chiesto e ottenuto il rinvio a giudizio degli imputati e il processo si è concluso mercoledì scorso. Il giudice del tribunale ha dichiarato il non doversi procedere nei confronti della coppia perché il reato è stato estinto dalla circostanza che la struttura è stata rimossa. Mocellin e Zanotto sono stati inoltre assolti dagli altri capi di imputazione per non aver commesso il fatto. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OVARO

Ponte ancora da ricostruire

La rabbia dei commercianti

«È nostro l'invito alla Regione perché il sindaco non ha mai indetto un incontro»
La replica del primo cittadino: inutile fare riunioni se non si hanno dati concreti

Viviana Zamarian

OVARO. L'invito al vicepresidente del Consiglio regionale Stefano Mazzolini per fare un sopralluogo sul ponte di San Martino a Ovaro, danneggiato dal maltempo, è arrivato dagli imprenditori Renato Beorchia e Eleonora Brovedan, gestori di due attività commerciali rispettivamente nelle frazioni di Luincis e Cella, situate proprio lungo il torrente Degano. Imprenditori che, dopo la forte presa di posizione del sindaco Mara Beorchia, non invitata alla visita di Mazzolini, hanno deciso di intervenire. «Non possiamo accettare che il sindaco – riferiscono – stravolga i fatti realmente accaduti, strumentalizzando tutti, noi compresi. È giunto il momento di fare chiarezza. Vogliamo che si sappia quanto realmente accaduto». «La nostra zona – proseguono – è stata colpita a fine ottobre da un evento calamitoso eccezionale che ha squarciato letteralmente il territorio. Ebbene. Abbiamo letto dalla stampa che ministri, presidenti, direttori, sono venuti nel no-

stro Comune, nel nostro municipio a incontrare il sindaco per supportarlo in quei momenti difficili e che lo Stato, la Regione (compresa la Protezione civile) si sono attivati prontamente per dare risposte all'emergenza». Eppure, come riferiscono i commercianti, «il sindaco non ha reso noto ai cittadini, attraverso riunioni pubbliche, consigli comunali straordinari, informative alle Aziende, il contenuto dei colloqui intercorsi con le massime cariche istituzionali, le iniziative da intraprendere, gli interventi da realizzare. Mara Beorchia non ha coinvolto la cittadinanza, non ha condiviso situazioni e decisioni. Per tale ragione, visto il silenzio assordante del primo cittadino, abbiamo invitato il vicepresidente del Consiglio regionale Mazzolini affinché ci potesse spiegare ciò che il sindaco non ha mai reso noto». Ma non basta, dicono. «Per il sindaco il vicepresidente – concludono –, avrebbe dovuto invitarla a un incontro organizzato da imprenditori e cittadini esclusivamente per avere contezza sulla fattibilità

e la tempistica della ricostruzione del ponte di San Martino, questo non è accettabile! Invitiamo i "visitors", che in questi giorni hanno preso le difese del sindaco mistificando la realtà e l'interesse dei cittadini esclusivamente rivolto alla ricostruzione del ponte, a occuparsi dei loro territori».

Il sindaco non ci sta. «Non ho convocato una riunione – spiega – perché non dispono degli elementi, né di alcun atto ufficiale da parte della regione da poter illustrare alla popolazione. Io avevo chiesto più volte telefonicamente, e anche con una richiesta scritta, di poter incontrare i tecnici e i referenti regionali ma non ho mai ottenuto una risposta né sui fondi né sull'esistenza del progetto. Avrei dovuto convocare una riunione senza elementi, non sarebbe stato serio». Per il sindaco «i commercianti avrebbero potuto bussare alla mia porta e io avrei spiegato loro le ragioni per cui non ho convocato l'incontro, invece mi hanno scavalcato causando polemiche che si sarebbero potute evitare». —

BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI





L'assessore Riccardo Riccardi e Stefano Mazzolini, a destra, durante il sopralluogo dei giorni scorsi

CIVIDALE

Da Roma 100 mila euro per finire l'operazione "Città con zero buche"

Lo stanziamento servirà per oltre 200 rattoppi all'asfalto
Entro maggio anche migliorie alla pubblica illuminazione

Lucia Aviani

CIVIDALE. Centomila euro destinati a sorpresa al Comune di Cividale, beneficiario di un finanziamento ministeriale "a pioggia" vincolato a strette tempistiche d'utilizzo, permetteranno la realizzazione di una serie di interventi straordinari che dovrebbero includere anche il completamento del progetto "Città con zero buche", avviato lo scorso anno e già sfociato nel "rattoppo" di oltre 200 squarci nell'asfalto.

Di cavità da colmare ne restano altrettante, per perseguire l'obiettivo completo, e ora potrebbe essere la volta buona: l'operazione, infatti, rientra nel piano di massima definito dai competenti assessorati «in attesa - spiega il titolare della delega alle manutenzioni, Giuseppe Ruolo - che da Roma arrivino le indicazioni tecniche di dettaglio sul possibile impiego dei fondi».

Il vademecum dovrebbe pervenire entro il 20 febbraio, ma nel frattempo la giunta Balloch si è portata avanti, come detto, definendo la scaletta delle priorità, in modo tale da poter dare avvio ai cantieri - qualora le opere programmate rientrino nei paletti fissati per l'uso del contributo - in

tempi molto rapidi.

«I fondi, infatti - conferma la vicesindaco Daniela Bernardi, assessore a finanze e bilancio -, devono necessariamente essere spesi nel breve periodo, nel giro di pochi mesi. Siamo determinati a muoverci in questo senso, facendo partire le attività entro maggio. Assieme agli assessori Giuseppe Ruolo e Rita Cozzi, che segue il comparto dei lavori pubblici, è stata fatta un'attenta valutazione delle impellenze».

«Opereremo - annuncia Ruolo - soprattutto nelle frazioni, continuando il processo di miglioramento degli impianti della pubblica illuminazione; punteremo, inoltre, a ultimare le sistemazioni dell'asfalto con il metodo basta-buche, rivelatosi efficace».

L'assessore Cozzi ha invece indicato come urgenti il riassetto della pista sterrata che porta sul monte Purgessimo, su cui a ogni pioggia consistente si registrano pesanti sommovimenti di ghiaia, e del tratto di via Foscolo - in ingresso a Purgessimo - compreso fra l'incrocio dell'Ancona e la caserma dismessa Vescovo.

«La strada che sale sul monte - precisa l'assessore - sarà cementata nei punti più critici, che coincidono, prevalentemente, con i tornanti».



Via Fornalis è tra le più coinvolte nell'intervento "Città con zero buche"

BY NCDALCUNIDIRITTI RISERVATI



CERVIGNANO

Il mattone è ancora in crisi E il Comune non può investire

Dalla Bucalossi nel 2018 ricavati soltanto 105 mila euro (erano 666 dieci anni fa)
L'assessore Cogato: «Era un'importante risorsa per nuove opere pubbliche»

Elisa Michellut

CERVIGNANO. Dopo il boom edilizio degli anni scorsi, è ancora crisi nera per il mattone. Malgrado gli incentivi per le ristrutturazioni, per il miglioramento energetico del patrimonio edilizio e per gli adeguamenti sismici, a Cervignano, come in altri centri della regione, non si intravedono segnali di ripresa per l'attività edilizia. Crollano i permessi per i nuovi immobili. Stando ai dati e prendendo in considerazione il contributo relativo al permesso di costruzione, i cittadini preferiscono effettuare interventi minori per migliorare l'esistente piuttosto di costruire ex novo.

Durante il 2018, le comunicazioni di inizio lavori asseverate (Cila) sono state in tutto 150. Solo 6, invece, i permessi per costruire (Pdc), di cui 2 sanatorie. Dodici i condoni edilizi e 42 le segnalazioni certificate d'inizio attività (Scia). Sono state solo 4 le segnalazioni certificate d'inizio attività alternativa al permesso di costruire e 50 le segnala-

zioni certificate di agibilità. Il vero barometro della crisi è rappresentato dalla riduzione delle entrate derivanti dal contributo di costruzione, la cosiddetta Bucalossi: nel 2017 sono state registrate entrate per circa 70 mila euro contro i 366 mila del 2012 e i 666 mila euro del 2007. Nel 2018 il contributo di costruzione (oneri Bucalossi) è stato pari a 104.898,95 euro.

«L'esame di questi dati – spiega l'assessore all'urbanistica, Marco Cogato – rappresenta un importante punto di riferimento per analizzare lo stato del settore edilizio e per valutare la complessa e delicata attività compiuta dal settore urbanistico ed edilizio, impegnato in numerosi compiti autorizzativi e di controllo sulle attività svolte nel territorio comunale. Dal confronto con il 2017 non si rilevano sostanziali modifiche che facciano intravedere una ripresa. La qualità dell'attività vede una relativa dinamicità in questo settore limitatamente alle manutenzioni straordinarie, ristrutturazioni e am-

pliamenti, a conferma di uno stato di difficoltà nel mercato immobiliare, come indicato dal numero ridotto dei permessi di costruire». Cogato fa notare che la Bucalossi supera di poco i 100 mila euro, un dato in leggero aumento rispetto al 2017 ma che resta ben lontano dai dati degli anni scorsi. «È questo – aggiunge Cogato – il dato che legge in modo più efficace la crisi del settore. Questa entrata, fino a qualche anno fa, rappresentava un'importante risorsa per il Comune perché permetteva di attivare interventi di manutenzione straordinaria o di finanziare nuove opere pubbliche, possibilità questa non più immaginabile. La nostra volontà, è di dare la priorità a interventi mirati e di qualità, che favoriscano il recupero di vecchi immobili e aree degradate situate nel centro cittadino. L'obiettivo è di favorire interventi di riconversione di aree industriali o artigianali abbandonate al fine di limitare drasticamente il consumo di suolo».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Via Roma, una delle strade centrali di Cervignano: si costruisce sempre meno in città

PER COLPIRE LE LOCAZIONI TURISTICHE

Regolamento edilizio a rischio su fosse e affitti semestrali

Forzata la normativa per scoraggiare l'uso improprio, ma possibili ricorsi
La grandezza minima consentita di un'abitazione passerà a 38 metri quadri

È un corposo documento di oltre cento pagine la bozza del nuovo regolamento edilizio del Comune di Venezia - atteso da tempo dalle categorie oltre che dai cittadini - ma che, anche se dovrà raccogliere ancora le osservazioni degli interessati prima dell'approvazione definitiva in Consiglio comunale, rischia di sollevare un vespaio di problemi e forse di ricorsi.

I punti caldi riguardano in particolare l'«aggressione» agli alloggi turistici, sia obbligando i proprietari di essi a realizzare le fosse settiche - che a Venezia solo una minima parte dei cittadini possiede, nonostante la teorica obbligatorietà sancita dalla Legge Speciale, per la difficoltà o l'impossibilità a realizzarle - sia sancendo che non possano essere affittati se non per un minimo di sei mesi, ponendo anche qui paletti agli affitti brevi, tipici delle locazioni turistiche.

Punti «caldi» anche perché le locazioni turistiche non si configurano come attività imprenditoriali veri e proprie e non si capisce perciò a che titolo - come avviene già per bar e ristoranti - il Comune imponga a chi affitta un alloggio a questo scopo, la realizzazione della fossa settica, senza concedere quella deroga di cui possono usufruire invece i normali cittadini. se vi sono appunto problemi per realizzarla.

Quella di «colpire» gli alloggi turistici attraverso l'obbligatorietà della fossa settica, era un'idea che lo stesso sindaco Luigi Brugnaro aveva già espresso in qualche occasione, per cercare di mettere un freno alla loro continua crescita.

Ma si tratta di capire se que-

sta modifica possa «reggere» di fronte a eventuali ricorsi già ventilati da proprietari di alloggi turistici.

Il nuovo regolamento edilizio non pone invece sostanziali modifiche per quanto riguarda le altezze minime all'interno delle abitazioni, che resta fissata in un minimo di 2,70 metri, ma riducibile 2,40 per i locali accessori e riducibile ulteriormente a 2 metri e 20 per i locali di servizio.

Per i locali di uso pubblico come negozi e uffici, l'altezza minima resta fissata in tre metri.

I piani terra adibiti ad abitazioni o negozi dovranno avere un'altezza di almeno un metro e 30 sul medio mare, anche se quelli più vecchi, costruiti prima del 1942, possono avere anche quote più basse.

Per quanto riguarda le superfici minime degli alloggi che il precedente regolamento edilizio del commissario straordinario Vittorio Zappalorto aveva portato a una misura non inferiore ai 28 metri quadri, il nuovo regolamento la eleva di dieci metri, portandola a 38 metri quadri come minimo, non consentendo la destinazione d'uso turistico ricettivo.

Oltre i due e fino ai quattro abitanti deve essere garantita una superficie abitabile di 14 metri per ognuno di essi. Gli alloggi, anche quelli riservati a bed & breakfasts devono avere una stanza di soggiorno non inferiore ai 14 metri quadri e una cucina non inferiore ai 9 metri. La camera da letto deve essere di almeno 9 metri quadri per una persona e di almeno 14 metri per due. —

Enrico Tantucci





Campo Santa Margherita

JESOLO

Buferà sul Piano Casa l'opposizione attacca sindaco e assessori

Carli (Lega): «Si costruisce tanto e male senza benefici»
Zoggia: «Cantieri in linea con quanto stabilito in Regione»

JESOLO. Dalle Torri e piazze nuove al piano casa, con costruzioni basse senza beneficio pubblico. Lo sviluppo urbanistico del lido vede contrapposte due scuole di pensiero e amministrazioni diverse. Prima i sindaci Martin e Calzavara, che vollero grandi grattacieli nella Miami dell'alto Adriatico, ora Zoggia che ha puntato su uno sviluppo più graduale e abbassato, palazzine e villette comode. Alberto Carli (Lega) ha acceso il fuoco in occasione dell'inaugurazione della grande scritta "Jesolo", davanti ai grattacieli di piazza Drago, per evidenziare come il Comune abbia voluto porre la scritta davanti a due torri storiche e simbolo della città e del suo sviluppo, sottolineando appunto come oggi si costruisca tanto e male e senza beneficio pubblico per strade e piazze. Lo sviluppo edilizio della località turistica è sempre motivo di scontro. «Il consigliere Carli fa spot elettorali, d'altronde le elezioni europee si avvicinano e anche quelle regionali», commenta Zoggia, «oggi i privati investono senza lasciare al territorio alcun beneficio. Dal 2012 ad oggi, da quando questa amministrazione è in carica, gli interventi hanno portato alla realizzazione di opere pubbliche e benefici per circa 15 milioni di euro. Circa 1 milione e 500 mila eu-

ro derivano dal progetto nell'ex colonia Stella Maris che porterà al rifacimento della viabilità di quasi un chilometro di via Levantina compresa una pista ciclabile e a una parte di via Vittorio Veneto, alla sistemazione del parcheggio e della viabilità fronte ospedale. Dimentica che negli ultimi anni è cambiato il mercato, diminuiti i grandi interventi di riqualificazione degli "anni d'oro" che lui ricorda e a questi si sono sostituiti interventi più contenuti. Se vuole trovare la vera causa, chieda lumi alla Regione, dove siedono i suoi colleghi di partito. La gran parte dei cantieri in città sono infatti legati al Piano Casa, strumento introdotto dalla Regione. Bergamo si unisce al sindaco. «A sostegno delle sue idee», conclude l'assessore all'Urbanistica, «il consigliere Carli cita i pennelli a mare da realizzare nella zona della pineta. Confermo si tratta di opere importanti di cui si è fatto promotore il sindaco Zoggia e rientrano in un accordo di programma pubblico-privato. Vedranno la luce quando partirà il piano privato di riqualificazione e i cui tempi non dipendono da noi. Su piazza Trieste, vorrei ricordare che un primo progetto, proposto da chi ha guidato la città qualche anno fa, è naufragato». —

Giovanni Cagnassi



Basta torri: a Jesolo è l'ora delle costruzioni basse



L'INVESTIMENTO DEL PRIVATO

Il Bennet mette mano alla viabilità d'accesso Opera da 170 mila euro

Il progetto permetterà di ridurre la pressione del traffico sulla rotatoria recentemente realizzata di via Redipuglia

Luca Perrino

RONCHI. Dopo Sorelle Ramonda, diventato lo scorso anno NordestMall, anche Bennet investe sulla viabilità con l'obiettivo di rendere sempre più appetibile e attrattiva la zona commerciale di via Pietro Micca, a Ronchi dei Legionari. Nei giorni scorsi l'amministrazione comunale, dopo aver sentito i pareri dei responsabili del Servizio urbanistica e pianificazione del territorio e del comando della Polizia locale, ha espresso condivisione al progetto di realizzazione di una nuova strada di collegamento tra il raccordo che si sviluppa tra via Redipuglia, il casello autostradale e l'area commerciale. Costo dell'opera, che sarà interamente coperto da Bennet Spa, 170mila euro.

Il progetto, redatto dall'architetto Fiorella Honsell, si inserisce negli interventi di razionalizzazione e riordino del sistema della viabilità di afferenza al polo commerciale. Bennet intende compiere un ulteriore passo verso il riequilibrio dei flussi di traffico, andando a completare la rete con un collegamento che, se pur di molto limitata estensione, si tratta di poche centinaia di metri di nastro d'asfalto, è suscettibile di ridurre la pressione sulla rotatoria di recente realizzazione sulla via Redipuglia, che oggi raccoglie la maggior parte dei veicoli in arrivo alla struttura di vendita. Per la clientela in arrivo da sud, ovvero da via Redipuglia, infatti, diverrebbe più comodo e breve raggiungere il parcheggio di via Micca antistante il punto vendita semplicemente svoltando in

corrispondenza della rotatoria, anch'essa di recente entrata in esercizio, percorrere il raccordo e deviare poi a destra verso via Micca.

Tale collegamento verrebbe realizzato a senso unico e non sarebbe suscettibile di causare alcun nuovo punto di potenziale conflitto tra le correnti veicolari esistenti. L'uscita da via Micca avverrebbe come oggi avviene. La larghezza della corsia è prevista di 4 metri al netto delle banchine e verrebbe ristretta, attraverso rastremazione della sola segnaletica orizzontale, a 3,50 metri, al raggiungimento di una nuova rotatoria di 12,50 metri di raggio esterno, che è stata inserita per governare in modo più disciplinato l'area di svolta oggi esistente al termine di via Micca e del parcheggio.—

BY NINO ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'IPERMERCATO

L'apertura risale al 31 marzo 2003 il primo punto vendita della zona

Ha aperto i battenti il 31 marzo del 2003 il nuovo ipermercato a insegna Bennet, a Ronchi dei Legionari. L'ipermercato di via Pietro Micca, il primo in quella zona che poi aveva visto sorgere il centro commerciale So-

relle Ramonda, oggi NordestMall, si estende su una superficie di 4.500 metri quadrati dedicati alla vendita e si rivolge ad un bacino d'utenza di 90mila famiglie. Organizzazione e servizio sono affidati a 180 addetti.

Il punto vendita è articolato su un unico livello ed è dotato di un parcheggio di 600 posti auto: 220 sulla copertura, collegati con ascensori all'ipermercato, 230 sotterranei, raggiungibili attraverso un tappeto mobile, e 150 esterni. Con questa apertura l'azienda italiana aveva rafforzato la sua presenza nel Triveneto iniziata nel 2002 con l'apertura di un ipermercato in provincia di Verona.—

L. P.





L'ipermercato Bennet di Ronchi dei Legionari Foto Katia Bonaventura