

Rassegna del 25/06/2019

SCENARIO

25/06/2019	Arena	20	Tav, maxi fresa cinese per le gallerie	...	1
25/06/2019	Arena	20	Ultimatum dall'Europa «Chiarire entro luglio o addio finanziamenti»	...	2
25/06/2019	Arena	33	L'opposizione denuncia: «Colata di cemento»	L.B.	3
25/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Nodo di Montecchio, la A4 farà il progetto del sottopasso di Rif e costruirà il casello	Alba Andrea	4
25/06/2019	Gazzettino	12	Il nodo Pedemontana-A4, soluzione veneta - Spv-A4, via libera alla soluzione veneta	Pederiva Angela	5
25/06/2019	Gazzettino	12	«Strage di uccelli contro le barriere»	...	7
25/06/2019	Gazzettino Padova	11	«Vertenza Fip, per 20 operai un salvagente nel gruppo»	Turetta Barbara	8
25/06/2019	Gazzettino Treviso	14	Ponte, protesta dei ciclisti «Le barriere sono pericolose»	Giraud Elisa	10
25/06/2019	Giornale	5	L'analisi - Affare da 4 miliardi e 22mila posti di lavoro - Costa poco e frutta il triplo Sarà un affare da 4 miliardi	Stefanato Paolo	12
25/06/2019	Giornale di Vicenza	21	Operaio travolto e ucciso sulla A31	Busato Felice	14
25/06/2019	Giornale di Vicenza	27	Sblocco in A4 Ora il casello si potrà fare - «Sblocco per la A4, il nuovo casello si farà»	Fadda Antonella	16
25/06/2019	Giornale di Vicenza	31	«Obiettivo: zero consumo di suolo e città sostenibile»	Saretta Enrico	19
25/06/2019	Nuova Venezia	21	Commissario straordinario del Mose Brugnaro in pole - Commissario straordinario del Mose il sindaco Brugnaro in pole per la nomina	Vitucci Alberto	21
25/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	17	"Sblocca casello" Pedemontana-autostrada Rfi cede all'A4 la costruzione del sottopasso	Tosatto Filippo	23
25/06/2019	Sole 24 Ore	23	Anche il singolo condòmino può far bloccare un appalto	Benedetti Giulio	25
25/06/2019	Sole 24 Ore	15	Parterre - Inso (Condotte) vince una maxi commessa	R.Fi.	26
25/06/2019	Stampa	20	Mossa in tribunale dei Trevisan La famiglia cerca di conservare Trevi	...	27
25/06/2019	Tribuna-Treviso	23	Un summit tra la ditta e gli uffici comunali	F.D.W.	28
25/06/2019	Tribuna-Treviso	23	Ex Provincia, via ai lavori Il primo cantiere è per la gru	de Wolanski Federico	29
25/06/2019	Tribuna-Treviso	31	Incidente sul nuovo ponte Code sulla Pontebbana	Bortolotto Diego	31

LA CURIOSITÀ. Un'azienda di Zhengzhou ha prodotto lo speciale macchinario che servirà a realizzare i tunnel della linea ferroviaria ad alta velocità tra Brescia e Verona

Tav, maxi fresa cinese per le gallerie

L'imponente «talpa» chiamata TBM è stata completata sabato scorso. Pesa 1.800 tonnellate, è lunga 155 metri e ha un diametro di 10 metri

Un'azienda cinese esporterà in Italia un macchinario per il traforo delle gallerie TBM (Tunnel Boring Machine), che sarà utilizzato per i lavori della linea ferroviaria ad alta velocità tra Milano e Verona. Lo ha reso noto la società China Railway Engineering Equipment Group Co.Ltd. (CREG), che ha annunciato l'uscita della macchina destinata all'esportazione dalla propria linea di produzione. Il TBM è stato completato sabato 22 giugno nello stabilimento di Zhengzhou, capoluogo della provincia di Henan, nella Cina centrale: ha un diametro di 10,03 metri e una lunghezza complessiva di 155 metri, per un peso di 1.800 tonnellate.

Secondo Franco Lombardi,

presidente della joint venture italiana Cepav Due, il committente del progetto ferroviario ha scelto proprio la CREG, tra i diversi offerenti nella gara per l'acquisto del TBM, poichè l'azienda cinese si è rivelata disposta a fornire soluzioni personalizzate. Zhang Zhiguo, vice direttore generale dell'azienda cinese, ha fatto sapere che l'esportazione in Italia di questo macchinario ha segnato l'ingresso della CREG nel mercato europeo. Secondo il dirigente, l'operazione rappresenta una pietra miliare per le attività di esportazione dell'impresa. L'azienda cinese ha partecipato a progetti ferroviari urbani e per l'acqua potabile in 19 diversi Paesi e regioni del mondo, tra cui Ma-

lesia, Singapore, Algeria ed Emirati Arabi Uniti.

Intanto, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli, intervenuto a Ponte della Priula, nel Comune di Susegana (Treviso) ha fornito rassicurazioni sulla grande opera: «La Tav in Veneto non è mai stata bloccata» «Lo voglio ribadire», ha spiegato, «con totale sincerità. Non è mai stata bloccata semplicemente perchè non è mai stato posto un veto su quell'opera. L'analisi costi-benefici, che va parallelamente con lo stato d'avanzamento dei lavori di Rete ferroviaria italiana, serve a migliorare». Il ministro ha poi aggiunto che «Rfi ha avuto un mandato chiaro: «Guai a voi se limitate o bloccate i lavori»». ●



Il maxi macchinario realizzato in Cina che servirà al traforo delle gallerie della Tav tra Brescia e Verona



Bruxelles vuole chiarezza sulle opere

Ultimatum dall'Europa «Chiarire entro luglio o addio finanziamenti»

L'Italia e la Francia devono chiarire entro luglio se e come intendono portare avanti il progetto Tav altrimenti rischiano di perdere i fondi ancora a disposizione e di dover restituire i 120 milioni già ricevuti. Questa l'indicazione raccolta dall'Ansa a Bruxelles dopo il colloquio telefonico che nei giorni scorsi si è svolto tra la commissaria Ue responsabile per i Trasporti, Violeta Bulc, e il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli.

Da parte della Commissione, a quanto si è appreso, è stato chiesto all'Italia di indicare «con chiarezza e rapidamente» se si punta a un prolungamento del Grant agreement poiché appare evidente che i lavori che dovevano essere completati entro la fine dell'anno - ed a fronte dei quali è stato sono stati stanziati fondi europei per un totale di circa 813 milioni di euro - non lo saranno.

Per questo tipo di aiuti destinati a sostenere la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, si ricorda a Bruxelles, vige un principio che si applica a tutti i progetti in tutti i Paesi: o si utilizzano, oppure si perdono. Già a marzo la Commissione aveva scritto a tutti i Paesi interessati

(sono decine le opere avviate in giro per l'Europa) chiedendo di fare il punto della situazione. Questo nella prospettiva di chiedere e ottenere eventualmente un prolungamento dell'applicazione del Grant agreement fino a un massimo di due anni. Ora è tornata alla carica perché il suo obiettivo è quello di non lasciare inutilizzate risorse preziose e richiestissime: basti pensare che le domande di finanziamento che arrivano a Bruxelles superano in alcuni casi anche di cinque volte le disponibilità di cassa. Quindi Bruxelles, con i fondi non utilizzati, vorrebbe arrivare a indire nuovi bandi in autunno per poter poi allocare le risorse a metà 2020. Nel caso del progetto

Tav, finora i fondi europei allocati (813 milioni) coprono circa il 40% del costo della prima parte delle opere previste. Di questi 120 sono già stati erogati, mentre l'esborso dei restanti è subordinato allo stato di avanzamento dei lavori, a partire dai bandi di gara. In assenza di una richiesta di proroga del Grant agreement, non solo non sarà versata la seconda tranche, ma sarà chiesta anche la restituzione di quanto già erogato.



Il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli



Il Pat

L'opposizione denuncia: «Colata di cemento»

Ad Affi, secondo il Pat approvato in Consiglio con i voti della maggioranza del sindaco Roberto Bonometti, c'è la possibilità di costruire nuove case per 37.500 metri cubi, pari a 250 abitanti teorici. La volumetria turistico ricettiva è di 100.000 mc, pari a 7 alberghi; spazio anche per i campeggi. La volumetria commerciale e direzionale individuata dal Pat è di 25.000 mc e quella residenziale di espansione di 4.955 mc. Invece il volume delle nuove costruzioni già approvate e concesse e comprese nel Pua è di 124.880 mc. Trascorsi 30 giorni, termine entro il quale si possono presentare le osservazioni al Pat, verranno raccolti i pareri dai vari enti e quello di valutazione ambientale strategica. Seguirà la conferenza di servizi con Comune e Provincia. «Questo Pat è un massacro», ha tuonato la consigliera Monica Burato del gruppo Lega Nord Mani Pulite per Affi, «il nostro Comune è già saturo eppure si decide di devastarlo con un'enormità di metri cubi di cemento. Chi investe in questa devastazione?». «Finalmente siamo giunti al termine di un iter iniziato nel 2011», ha detto il sindaco Bonometti, «si sono svolti molti incontri con Regione, Provincia e

abitanti. Ringrazio i tecnici estensori e il personale che ha contribuito a questo documento». I consiglieri di opposizione Burato, Moreno Cremonini e Giuseppe Delibori hanno presentato un documento da allegare alla delibera. «Il Pat viene presentato con una serie di vincoli superflui perché non valgono per i mega progetti, in fase di realizzazione», hanno scritto, «la legge regionale contro il consumo del suolo è stata superata con la premurosa approvazione da parte di questa amministrazione comunale di molti progetti ad elevata cubatura. All'impianto di depurazione è stata assegnata una fascia di rispetto, a tutela del territorio circostante, delimitata ad hoc», hanno aggiunto i consiglieri, «probabilmente per salvaguardare la futura edificazione dell' insediamento commerciale Cenaf di cui il nostro paese non necessita. La conformazione della fascia di rispetto non è rotonda ma ellittica e la misura minima di raggio di 100 metri è tutta da dimostrare. Nel Pat sono state inserite aree che riportano un aumento massiccio delle cubature e della cementificazione del nostro territorio», hanno concluso, «a questa amministrazione non interessa assicurare un futuro decente ai posteri». **L.B.**



Lavori per la Pedemontana

Nodo di Montecchio, la A4 farà il progetto del sottopasso di Rfi e costruirà il casello

MONTECCHIO MAGGIORE (VICENZA)

Lavori fermi all'innesto della Superstrada Pedemontana Veneta con l'A4 a Montecchio Maggiore, c'è un accordo di massima per sbloccare la situazione: Reti Ferroviarie Italiane stralcerà i lavori del sottopassaggio dell'Alta Velocità/Capacità e li affiderà alla società autostradale stessa, che potrà partire quanto prima con il cantiere del nuovo casello e i collegamenti con la Pedemontana. Se ne è parlato ieri a Roma al tavolo del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, presenti tutte le realtà interessate. Il caso è salito alla ribalta delle cronache nei giorni scorsi. La Pedemontana potrebbe nascere monca dell'innesto con l'autostrada Brescia-Padova a Montecchio, perché in quel punto dovrebbe collocarsi anche il futuro casello dell'A4 ma soprattutto i binari raddoppiati delle linee Tav-Tac. Rfi, quindi, ha fermato la realizzazione fino allo sblocco della questione (nazionale) dell'Alta velocità. Ne è seguito uno scambio d'accuse politico - fra M5s che ha replicato all'amministrazione leghista della Regione di non avere bloccato nulla - oltre che civico: per il comitato Covepa «siamo in mano a dei veri e propri pellegrini che manco sanno che questa questione è nota dal dicembre 2013 quando l'ex commissario Verinizzi chiuse un progetto esecutivo coi buchi». La struttura di progetto di Spv ha subito re-

plicato che nel 2013 il problema Tav ancora non esisteva (i lavori del casello A4 sono stati fermati negli anni successivi).

Fin qui, la storia. Come confermano al ministero, nel vertice di ieri (presente anche la direttrice della struttura di progetto di Spv Elisabetta Pellegrini) è prevalsa la proposta che la Regione aveva già anticipato la settimana scorsa a Toninelli: il sottopassaggio verrà stralciato da Rfi e quel singolo punto sarà realizzato da A4 con il nuovo casello. All'intesa seguirà una convenzione fra enti e un cronoprogramma dei lavori. Plaude il sindaco di Montecchio, il leghista Gianfranco Trapula: «Si va nella direzione da noi auspicata, lo sblocco immediato dei lavori del casello. Non abbassiamo la guardia, bisognerà accelerare i tempi di realizzazione del casello per armonizzarli con quelli della Pedemontana». È già fissato un incontro con Regione e Provincia l'1 luglio in Comune a Montecchio per parlarne. Intanto, il Pd in Parlamento ha depositato un'interrogazione rivolta al premier Giuseppe Conte sulle mancate vetofanie sui pannelli fonoassorbenti che costeggiano la Spv: «Centinaia di uccelli migratori continuano a sfracellarsi sulle barriere della Pedemontana e sul menefreghismo della giunta Zaia», scrive il consigliere regionale Andrea Zanoni.

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A Montecchio
Il primo tavolo organizzato dal sindaco di Montecchio per porre in evidenza il nodo legato al nuovo casello



Il nodo Pedemontana-A4, soluzione veneta

Via libera alla soluzione veneta per sciogliere il nodo dell'interconnessione tra la Pedemontana e l'A4 a Montecchio Maggiore, finora aggrovigliato attorno alle incognite dell'Alta Velocità. È quanto emerso ieri nell'incontro al ministero delle Infrastrutture, dov'è stata accolta la proposta della Regione, già prospettata al *Gazzettino* dal commissario Corsini: separare i destini della Spv e della Tav, includendo l'intersezione ferroviaria nella realizzazione del nuovo casello. Il piano dovrebbe essere definito entro la fine del mese, risolvendo così «l'inghippo» evidenziato venerdì scorso dal ministro Toninelli.



Pederiva a pagina 12 OPERA Un tratto di Pedemontana

Spv-A4, via libera alla soluzione veneta

► Nel vertice tecnico al ministero accolta la proposta della Regione ► Rfi toglie l'intersezione ferroviaria dall'appalto dell'Alta Velocità per sciogliere il nodo della Tav al casello di Montecchio Maggiore e affida i lavori alla società autostradale. Programma in settimana

TONINELLI PARLA DELLE CONCESSIONI: «AUTOBRENNERO PRIMO ESEMPIO DEL NUOVO SISTEMA CHE COLLEGA EFFICIENZA E TARIFFE»

L'INCONTRO

VENEZIA Via libera alla soluzione veneta per sciogliere il nodo dell'interconnessione tra la Pedemontana e l'A4 a Montecchio Maggiore, finora aggrovigliato attorno alle incognite dell'Alta Velocità. È quanto emerso ieri, al termine dell'incontro tecnico che si è tenuto al ministero delle Infrastrutture, dov'è stata accolta la proposta della Regione, già prospettata al *Gazzettino* dal commissario Marco Corsini: separare i destini della Spv e della Tav, includendo l'intersezione ferroviaria nella realizzazione del nuovo casello. Il piano dovrebbe essere definito entro la fine del mese, risolvendo così «l'inghippo» evidenziato venerdì scorso a Ponte della Priula dal ministro Danilo Toninelli, che intanto ha parlato nuovamente di Nordest a proposito delle concessioni autostradali: «Sulle tariffe stiamo attuando una rivoluzione che porterà pedaggi più contenuti e realmente legati agli investimenti effettuati e alla qualità della gestione».

L'AGGANCIO

Per quanto riguarda l'aggancio tra la Pedemontana e l'A4, oggetto del confronto tra Rete ferroviaria italiana e concessionaria Brescia-Padova, la struttura di progetto della Spv era rappresentata a Roma dal direttore Elisabetta Pellegrini. Secondo quanto riferito a Venezia, «tutti gli apparati tecnici coinvolti si sono dimostrati fattivi e disponibili» rispetto alla soluzione ritenuta «più conveniente» e cioè quella illustrata dalla Regione nella nota inviata la settimana scorsa al capo di gabinetto del ministro Toninelli: «Rfi stralci i lavori di sottopassaggio dall'appalto Ac/Av (Alta Capacità/Alta Velocità, ndr.) e li affidi alla società di gestione di A4, al fine di poterli realizzare congiuntamente al nuovo casello».

Dunque a prescindere dal futuro della Tav, che comunque il ministro dei Trasporti aveva definito «un'opera strategica che va fatta, punto», l'interferenza ferroviaria con la nuova superstrada sarà gestita nell'ambito della gara già bandita per i lavori dello svincolo autostradale. «Ora - ha aggiunto Palazzo Balbi - sono allo studio di tutti gli enti le modalità da adottare e la convenzione da sottoscrivere. Entro questa settimana, dopo il vaglio delle avvochature, verranno sciolte tutte le riserve anche amministrative e si potrà finalmente redigere e

sottoscrivere il cronoprogramma dei lavori».

I PEDAGGI

Nel frattempo, in attesa di ufficializzare questo progetto, Toninelli è intervenuto a *Rai Radio 1* sul nuovo sistema tariffario dei pedaggi autostradali, che coinvolge il Nordest con le concessionarie Autostrade, Autovie Venete e Autobrennero. «Buone notizie - ha commentato il ministro - dopo molta fatica e tanto lavoro: abbiamo cominciato l'anno scorso, pubblicando gli allegati delle convenzioni che nessuno conosceva prima. Ora abbiamo collegato l'efficienza, cioè la qualità della gestione che un concessionario autostradale porta avanti, con la tariffa». Si parte dall'A22 Modena-Brennero: «Gli aumenti dei pedaggi dovevano essere superiori al 3% annuo - ha spiegato il titolare del Mit - invece saranno o dello zero o dello zero virgola, cioè inferiori all'inflazione. La stessa cosa faremo per le 16 concessioni scadute come piano economico-finanziario, visto che



ogni cinque anni lo Stato deve regolare i rapporti con il concessionario i rapporti. Mettiamo dentro delle clausole che dicono: se lavori bene, riesci a guadagnare e investire; se invece non lavori bene, se non fai gli investimenti previsti, non solo non aumenta la tariffa, ma tu concessionario avrai delle penali». Una svolta contro cui si sono già espresse Aiscat e Confindustria. «Le autostrade – ha però ribattuto il pentastellato – sono un monopolio naturale che un certo tipo di politica ha dato ai privati. Noi invece mettiamo delle regole per cui ci sono dei guadagni giusti e degli investimenti giusti, ma non ci sono degli abusi».

Non è l'unica novità per questa autostrada, dov'è stata prevista anche una parte di pedaggio ambientale: «I mezzi di trasporto di natura lavorativa, quindi gli autocarri, particolarmente inquinanti – ha sottolineato Toninelli – pagheranno un chip in più nel pedaggio per cercare di stimolare un trasporto con mezzi meno inquinanti. Questo perché purtroppo in quel tratto c'è un flusso di traffico talmente elevato da poter arrecare danni di natura ambientale. Questa è una norma rivoluzionaria che non esiste in molte parti d'Europa».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Pedemontana veneta



MINISTRO Danilo Toninelli

Zanoni (Pd)**«Strage di uccelli
contro le barriere»**

► Altre due denunce e un'interrogazione parlamentare. Sono le nuove iniziative promosse dal consigliere regionale Andrea Zanoni (Partito Democratico), contro la mancata segnalazione dei pannelli trasparenti fonoassorbenti lungo la Spv. «Centinaia di uccelli migratori continuano a sfracellarsi sulle barriere della Pedemontana e sul menefreghismo della giunta Zaia», attacca l'esponente del Pd, che dopo i sopralluoghi nel Vicentino è andato nel Trevigiano, a Venegazzù, «verificando che anche qui sono state installate senza vetrofania per centinaia e centinaia di metri». Accuse corredate dalle foto delle carcasse di merli, tortore, usignoli, cinciallegre, picchi e altre specie protette.



«Vertenza Fip, per 20 operai un salvagente nel gruppo»

► I sindacati chiedono la ricollocazione di parte dei lavoratori: l'8 luglio incontro

«AL SINDACO GIOVANNA ROSSI ABBIAMO ILLUSTRATO LA SITUAZIONE CHE HA PORTATO L'AZIENDA AD ATTIVARE I LICENZIAMENTI»

SELVAZZANO

Ieri mattina in azienda si è tenuta l'assemblea dei lavoratori con le rappresentanze sindacali, all'ordine del giorno lo stato di fatto della situazione di Fip Industriale che purtroppo i dipendenti conoscono bene: per 84 di loro il futuro riserva purtroppo il licenziamento. La storica azienda di Selvazzano di proprietà della famiglia Chiarotto ha avviato la procedura di esubero per il "ramo cantieri" in crisi da oltre un anno: il 30 settembre scade il periodo della cassa integrazione straordinaria, e in questi mesi nessuna procedura di acquisizione è andata a buon fine e così per 84 dei 95 dipendenti della Fip Industriale è stata avviata la procedura di licenziamento collettivo. La boccata di ossigeno della cassa integrazione è ormai agli sgoccioli, e se all'orizzonte non si manifestano altre possibilità di acquisizione - cosa che appare oramai impossibile - la prospettiva per il 90% degli lavoratori della Fip Industriale, divisi fra il settore edile e meccanico, è l'indennità mensile di disoccupazione (Naspi) in base all'anzianità. Per una ventina dei dipendenti in esubero una possibilità di "salvezza" po-

trebbe offrirla la Fip Mec Srl, newco del gruppo, che potrebbe assorbirli. Per lunedì 8 luglio è fissato l'incontro fra sindacati e azienda, e la ricollocazione è la richiesta si insisterà.

OBIETTIVO

«Stamattina (ieri, ndr) si è tenuta l'assemblea - ha spiegato Davide Crepaldi della Uilm Padova -, abbiamo informato i lavoratori della situazione che già conoscono, per lunedì 8 luglio è fissato l'incontro a Confindustria con l'azienda: per noi l'obiettivo è la ricollocazione dei lavoratori in Fip Mec. Abbiamo già avuto anche un incontro con il sindaco di Selvazzano Giovanna Rossi a cui abbiamo illustrato la situazione che ha portato l'azienda ad attivare i licenziamenti». Da quasi tre anni la storica azienda che si trova in centro a Selvazzano, nota anche per aver realizzato in questo stabilimento le famose cerniere del Mose di Venezia, è in crisi nel comparto edile: l'anno scorso nello stesso periodo era stata annunciata la procedura di licenziamento collettivo per i lavoratori, poi frenata dalla cassa integrazione straordinaria. Per i sindacati c'era il tempo di vedere concretizzarsi le manifestazioni di interesse da parte di possibili acquirenti interessati ai cantieri edili della Fip, come era stato comunicato ancora a fine luglio del 2018 dalla proprietà, e avere così margine per lavorare sulla cessione anche della manodopera qualificata, salvando posti di lavoro. Ma ad oggi a nulla sono valsi i tentativi di cedere l'attività del ramo cantieri sparsi in tutta Italia.

Barbara Turetta





VERTENZA I dipendenti della Fip davanti all'azienda. In alto il sindaco di Selvazzano Giovanna Rossi



**IERI L'ASSEMBLEA:
84 DIPENDENTI
RISCHIANO DI PERDERE
L'OCCUPAZIONE
IL 30 SETTEMBRE SCADE
LA CASSA INTEGRAZIONE**

Ponte, protesta dei ciclisti «Le barriere sono pericolose»

► Preoccupazione per i profili esposti delle colonne che sostengono il guardrail
► Scarpa: «Sarà sistemato a breve»
Anas: «È a norma ma interverremo»

IERI MATTINA UN TIR HA PERSO UN BLOCCO DI CEMENTO: SI SONO FORMATE DELLE CODE MA LA STRADA È STATA PRESTO SGOMBERATA

SUSEGANA

Protestano i ciclisti per gli spigoli vivi sulle barriere di protezione delle nuove piste ciclopedonali sul ponte della Priula. «Servirebbe una protezione smussata e non a spigolo - contestano - per evitare conseguenze gravi in caso di caduta». Le colonnine di acciaio che sorreggono il guardrail hanno i profili esposti ed in caso di incidente sono pericolosi per ciclisti e pedoni.

IL PROBLEMA

«Ci siamo accorti della criticità venerdì, giorno dell'inaugurazione del ponte - afferma il sindaco Vincenza Scarpa - e lo abbiamo subito fatto presente ad Anas, la quale ci ha spiegato che il guardrail è posizionato correttamente e non sarebbero previste altre prescri-

zioni». Tuttavia la società stradale è pronta ad intervenire. «Si sono resi conto anche loro che va sistemato - dice Scarpa - ci hanno assicurato che troveranno una soluzione a breve». Anas conferma. «Nell'ambito degli ultimi lavori di finitura sul ponte della Priula aperto al traffico lo scorso venerdì - risponde la società - Anas sta programmando, di concerto con l'impresa esecutrice dei lavori, un sistema di protezione delle barriere già installate (e perfettamente a norma), tra la sede stradale e la pista ciclabile. L'attività è finalizzata a migliorare e tutelare la sicurezza della circolazione dei ciclisti, assicurando nel contempo di non compromettere il corretto funzionamento della barriera stessa». L'intervento di miglioramento della barriera in acciaio non deve infatti interferire o modificare in modo importante la struttura posizionata.

Sulla pista ciclabile si è verificato pure un piccolo inconveniente. Domenica mattina è stato segnalato un sacco nero dell'immondizia abbandonato vicino alla barriera di protezio-

ne. Alcuni cittadini hanno pensato subito al primo episodio di vandalismo, invece si è trattato di una disattenzione. Come ha spiegato il sindaco «Nello smontare velocemente il palco per aprire il ponte, hanno dimenticato un sacco con bottigliette d'acqua portate per tutti noi, visto il grande caldo». L'amministrazione comunale ha immediatamente provveduto a rimuovere il sacco.

L'INCIDENTE

Ieri mattina invece si è verificato il primo incidente. Nessun ferito, ma un pesante blocco di cemento è caduto sull'asfalto sulla strada appena finito il ponte. L'episodio è accaduto poco dopo le 8, ora di punta. Si sono formate code e rallentamenti che hanno richiesto l'intervento di una pattuglia dei carabinieri. Anas si è attivata prontamente per rimuovere il materiale di cemento, caduto da un camion in transito. L'operazione di sgombero della carreggiata ha richiesto circa mezz'ora. Una volta liberata la strada, la circolazione è tornata regolare.

Elisa Giraud





AFFILATI I ciclisti sono preoccupati per le possibili conseguenze di una caduta contro i profili delle colonnine a bordo delle ciclabili

Affare da 4 miliardi e 22mila posti di lavoro

Arcobelli, Boschi, Campo, della Frattina, Galli, Quario e Stefanato da pagina 2 a pagina 5

Costa poco e frutta il triplo Sarà un affare da 4 miliardi Creerà 22mila posti di lavoro e 600 milioni di entrate per l'Erario. Grazie a impianti e servizi quasi pronti

TUTTO DA GUADAGNARE

Per ogni euro investito ne torneranno indietro tre. Con i soldi dei privati

GROSSI VANTAGGI

Il Pil italiano registrerà un +2,3 miliardi in otto anni I biglietti: 2,5 milioni

L'ANALISI

di Paolo Stefanato

Ken Follett, nel suo romanzo *I pilastri della terra*, ha fatto capire bene a che cosa serve un mercato: a far incrociare persone, merci e denaro, creando ricchezza per la collettività, e per riuscire - nel racconto - a finanziare la costruzione della cattedrale di Kingsbridge, bloccata dalla mancanza di fondi. La scena è la Gran Bretagna del XII secolo, ma oggi i grandi eventi internazionali, siano essi esposizioni, competizioni oppure Olimpiadi, rispecchiano ancora quel modello quasi millenario: concentrare gente e interessi significa creare mercato e, con esso, ricchezza diffusa in mille rivoli. Sarà così anche per le Olimpiadi invernali del 2026, assegnate ieri a Milano e Cortina: una bella vittoria per le due città e per il sistema Paese, che vedrà per anni il Pil incrementato da investimenti e lavori straordinari.

Sono mesi che gli organizzatori e le analisi si esercitano sui benefici oggi a portata di mano. La convinzione unanime è che si tratti solo di vantaggi. Si pensi all'Expo, al volano generato sulla città di Milano per la quale ha trainato un incremento d'immagine e d'attrazione; se, nel 2015,

c'erano ancora voci contrarie, oggi sono state zittite dai fatti.

Certo, Olimpiadi invernali ed Expo non sono realtà confrontabili, perché le dimensioni sono molto diverse: 17 giorni contro 6 mesi, 2,5 milioni di biglietti contro 21 milioni. Ma il modello è lo stesso - quello di Kingsbridge - e cioè l'attivazione di un grande volano capace di macinare lavoro, risultati, guadagni a cascata. I cerchi concentrici dell'indotto si estendono dal *core business* sportivo - investimenti e organizzazione - ad alberghi, ristoranti, taxi, negozi, tutta la filiera tipicamente turistica. E le infrastrutture resteranno, restituendo utilità sul lungo termine.

Sui numeri bisogna andare prudenti perché ogni analisi ha una propria metodologia ma nel complesso è un affare da circa 4 miliardi. Stando a uno studio della Bocconi, le ricadute economiche sul territorio sono nell'ordine dei 3 miliardi di euro per la sola Milano e per la Lombardia, con un valore aggiunto di 1,2 miliardi e un incremento di 22mila posti di lavoro da qui al 2026. Per ogni euro investito ne arriveranno 2,7. Gli investimenti per le infrastrutture, pari a 346 milioni di euro, Iva compresa, saranno a carico in buona parte dei privati, mentre lo Stato, che si accollerà per intero i costi della sicurezza (415 milioni), ricaverà 601,9 milio-

ni di entrate fiscali. Il solo Comune di Milano incasserà 2,3 milioni aggiuntivi per la tassa di soggiorno, mentre 800 mila euro andranno in Valtellina. Tra Lombardia e Veneto si calcola che sono disponibili 87mila camere d'albergo. Secondo uno studio commissionato dal governo all'Università La Sapienza di Roma, l'impatto positivo sul Pil nel periodo 2020-2028 sarà di 2,3 miliardi complessivi.

«Sono tre le caratteristiche principali che fanno delle Olimpiadi una grandissima opportunità - spiega Andrea Giuricin docente di Economia all'Università Bicocca di Milano -. È un evento che costa relativamente poco, soprattutto grazie al fatto che verranno in gran parte utilizzate strutture sportive già esistenti. Le infrastrutture che saranno realizzate avranno finalità che vanno oltre i Giochi, diventando investimenti stabili per la città: per esempio, il villaggio olimpico di Milano diventerà poi un campus residenziale per studenti universitari, aggiungendo 1.100 posti



letto all'attuale disponibilità di 6mila. Infine, la data del 2026 porterà una benefica accelerazione a infrastrutture di trasporto già programmate, ma che ora hanno un termine molto più rigido: a cominciare dai 47 chilometri dell'Alta velocità ferroviaria tra Brescia, Verona e Padova, che dovrebbero essere completati entro il 2025».

IL DOSSIER IN CIFRE

INVESTIMENTI DI CAPITALE IN EURO

GLI IMPIANTI

IMPIANTI	IMPORTI
Sudtirolo Arena	698.640
Cortina Sliding Centre	47.712.000
Olympic Stadium	5.271.040
Palatitalia Santa Giulia	69.557.734
Milano Hockey Arena	8.315.520
Mediolanum Forum	-
Ice rink Pinè	32.660.000
Tofane	1.368.880
Stelvio	1.300.720
Cross-Country Stadium	1.590.400
Ski Jumping Stadium	1.488.160
Carosello 3000	1.976.640
Mottolino	2.414.000
Sitas - Tagliede	2.414.000
Azzurri d'Italia Stadium (Paralympic Biathlon and Cross-Country)	585.040
Tofane (Paralympic Snowboard)	198.800
Subtotale	177.551.574

I CENTRI DI ALLENAMENTO

Centri di allenamento 1, 2, 3	-
Subtotale	-

I VILLAGGI

Olympic Village Milano	99.292.080
Olympic Village Cortina	37.076.768
Olympic Village Livigno	43.544.016
Subtotale	179.912.864

INFRASTRUTTURE

- Esistente (presente) lavori permanenti necessari
- Esistente (presente) lavori permanenti non necessari
- Programmata (In programma)
- Extra (Aggiuntiva)
- Temporanea
- Autostrada
- Statale
- Raccordo
- Linea ferroviaria
- Linea ferroviaria ad alta velocità

GLI IMPIANTI

IMPIANTI	IMPORTI
IBC/MPC	-
Mountain Media Centre	1.187.120
Subtotale	1.187.120

LE ALTRE STRUTTURE

Location della cerimonia di apertura	1.402.960
Location della cerimonia di chiusura	1.141.680
Piazza delle medaglie Milano	238.560
Piazza delle medaglie Cortina	113.600
Subtotale	2.896.800
Subtotale per ogni struttura	361.548.358

TOTALE

	393.479.552
--	-------------

LEGENDA

BIATHLON	NORDIC COMBINED	PIAZZA DELLE MEDAGLIE 1
ICE HOCKEY	SPEED SKATING	PIAZZA DELLE MEDAGLIE 2
CROSS-COUNTRY SKIING	SKELETON	IBC - MPC Ufficio stampa olimpico
BOBSLEIGH	CURLING	HOTEL COMITATO OLIMPICO INTERN.
FIGURE SKATING	SKI JUMPING	VILLAGGIO OLIMPICO 1
SHORT TRACK SPEED SKATING	LUGE	VILLAGGIO OLIMPICO 2
FREESTYLE SKIING	SNOWBOARD	VILLAGGIO OLIMPICO 3
ALPINE SKIING	CERIMONIE	UFFICIO STAMPA DELLA MONTAGNA



3

346

415

Stando a uno studio della Bocconi, le ricadute economiche sul territorio sono nell'ordine dei 3 miliardi di euro per la sola Milano e per la Lombardia e incasserà 2,3 milioni aggiuntivi per la tassa di soggiorno,

Gli investimenti per le infrastrutture, pari a 346 milioni di euro, Iva compresa, saranno a carico in buona parte dei privati. Il villaggio olimpico di Milano diventerà un campus per studenti universitari

Lo Stato, che si accollerà per intero i costi della sicurezza (415 milioni), ricaverà 601,9 milioni di entrate fiscali. Tra Lombardia e Veneto si calcola che saranno disponibili almeno 87mila camere d'albergo

Operaio travolto e ucciso sulla A31

È un 36enne bresciano che stava raccogliendo dei segnali stradali
Ad investirlo un camion il cui autista non ha visto il cantiere

L'uomo è stato scaraventato a una decina di metri dal luogo dell'impatto

Felice Busato

Doveva raccogliere l'ultimo cartello stradale e poi avrebbe chiuso la sua giornata. Sarebbero bastati pochi secondi per evitargli una fine tragica, invece il destino è stato beffardo per un operaio 36enne bresciano. L'uomo è stato travolto da un camion il cui autista non ha visto l'area di cantiere.

Non c'è stato nulla da fare per Daniele Albertinelli, originario di Darfo Boario, sposato e dipendente della Sias spa segnaletica. Troppo violento l'impatto con il mezzo pesante. L'incidente si è verificato intorno alle 16 di ieri nel tratto autostradale della A31 compreso fra Agugliaro e Noventa, in direzione di quest'ultimo centro.

Lungo la carreggiata c'erano tre operai al lavoro e uno di essi stava sbandierando per avvisare i mezzi in transito che c'era un'area di cantiere. In quel momento è sopraggiunto un camion di una ditta di trasporti di Comiso, nel Ragusano, la Gurrieri srl. Alla guida un autista africano che non ha visto l'uomo con la bandiera che segnalava il pericolo. Quest'ultimo è riuscito all'ultimo a spostarsi, riportando solo una leggera contusione al braccio. Un secondo dipendente era appena salito sul furgoncino che trasportava i segnali ed è riuscito ad evitare l'impatto. Purtroppo, per Albertinelli, che stava raccogliendo l'ultimo cartello non c'è stata via di scampo. È stato scagliato ad

una decina di metri dal punto dove si trovava ed è praticamente morto sul colpo. Troppo gravi le ferite riportate e agli operatori del Suem 118 non è rimasto che constatare la morte dell'operaio. Sotto choc i suoi due colleghi di lavoro, anche loro di Darfo Boario, e il camionista alla guida del Tir che ha investito il 36enne.

Sul luogo dell'incidente, per i rilievi, sono arrivati gli agenti della polizia stradale di Badia Polesine, competente per l'autostrada A31 Valdastico, supportati dai colleghi di Padova. Per l'autista ora si prospetta l'iscrizione nel registro degli indagati per omicidio stradale. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il punto dove è avvenuto l'incidente lungo la Valdastico sud. In primo piano il furgone della ditta che stava sistemando la segnaletica. BUSATO



I rilievi sono stati eseguiti dalla polizia stradale. BUSATO



Un'altra immagine del luogo

MONTECCHIO M.

Sblocco in A4 Ora il casello si potrà fare

di **ANTONELLA FADDA**

Si sblocca la vicenda del tracciato della Tav che incrocia il casello autostradale di Montecchio Maggiore. Ieri a Roma si è tenuto un tavolo tecnico al ministero delle Infrastrutture in cui si è stabilito che le Ferrovie stralceranno i lavori del sottopassaggio dall'appalto sull'Alta velocità e lo affideranno alla Società Autostrade. Il paventato ritardo non dovrebbe esserci e il programma per il nuovo casello entro 4 anni dovrebbe essere rispettato.

PAG 27

MONTECCHIO. La Regione conferma il buon esito del summit tecnico tenutosi ieri a Roma dopo la convocazione di un tavolo di confronto voluto dal ministro Toninelli

«Sblocco per la A4, il nuovo casello si farà»

Le Ferrovie stralciano i lavori del sottopassaggio dall'appalto sull'Alta velocità e li affidano alla società Autostrade per realizzarli con la nuova autostazione

**In settimana
si potrà finalmente
predisporre
e sottoscrivere
il cronoprogramma
dell'opera**

Antonella Fadda

Sbloccato il nuovo casello della A4 di Montecchio. Fumata bianca ieri a Roma nell'incontro annunciato dal ministro Danilo Toninelli. Il vertice si è svolto al ministero delle Infrastrutture dove erano stati convocati tutti gli enti per cercare di risolvere, nel più breve tempo possibile, la situazione. L'annuncio arriva dalla Regione: «Tutti gli apparati tecnici coinvolti si sono dimostrati fattivi e disponibili. La soluzione apparsa più conveniente è quella proposta dalla Regione nella nota inviata la settimana scorsa al capo di gabinetto del ministro Toninelli». La proposta avanzata si focalizzava, in sostanz-

za, sul fatto che le Ferrovie stralciassero i lavori del sottopassaggio dall'appalto sulla Alta velocità-Alta capacità affidandoli alla società di gestione della A4, in modo tale che possano essere realizzati insieme al nuovo casello. «Ora sono allo studio di tutti gli enti le modalità da adottare e la convenzione da sottoscrivere - conferma la Regione -. Entro questa settimana, dopo il vaglio delle avventure, verranno sciolte tutte le riserve anche amministrative e si potrà finalmente redigere e sottoscrivere il cronoprogramma dei lavori». Un grande passo avanti sulla questione che ha tenuto in scacco tutto l'Ovest Vicentino per giorni, da quando è arrivata la notizia che la costruzione del casello fra Montecchio e Montebello era in stand by a causa di una prescrizione del Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, risalente al 2017. Prescrizione che imponeva di stipulare, prima dell'avvio dei lavori della Tav e del nuovo svincolo autostradale, una

convenzione tra Rfi, ministero dei Trasporti, Autostrada e il Consorzio Iricav Due. Un ostacolo non da poco dal momento che la Tav sembra in stand by per ragioni politiche nazionali e, di conseguenza a ciò, le Ferrovie avevano annunciato che non avrebbero proceduto con il progetto visti i dubbi sulla concretizzazione dell'infrastruttura. L'adempiimento del comitato interministeriale, comunque, risale a due anni fa ma è stato reso noto solo da pochi giorni, dopo una riunione tecnica convocata in municipio castellano dal sindaco, Gianfranco Trapula, con i responsabili di A4 Holding, della Superstrada Pedemontana Veneta e della Provincia per ca-



pire se la nuova autostazione sarebbe diventata operativa in contemporanea all'apertura della Spv. «Ci siamo attivati da tempo per cercare una soluzione - ha spiegato qualche giorno fa il commissario della Spv, Marco Corsini - cioè separare la parte autostradale da quella ferroviaria dato che, come aveva prescritto il Cipe, non era possibile procedere in contemporanea. Ci eravamo offerti di costruire noi il casello dato che abbiamo il cantiere in zona ma c'era stato il no dell'Anac». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre

62

I MILIONI INIZIALMENTE PREVISTI PER I LAVORI

Per il maxi appalto del nuovo casello autostradale era stato affidato l'incarico al consorzio temporaneo di imprese composto da Icm Spa, Carron Cav. Angelo Spa e Icop Spa

4

GLI ANNI IPOTIZZATI PER LA NUOVA AUTOSTAZIONE

Le previsioni iniziali consideravano un periodo di quattro anni per la realizzazione del nuovo casello della A4 tra Montecchio e Montebello in sostituzione di quello di Alte

Il sindaco Trapula

«Problema sollevato da noi Finalmente c'è la soluzione»

«Non possiamo che accogliere positivamente le notizie che giungono da Roma, tramite la Regione, e che vanno nella direzione da noi auspicata, ossia lo sblocco immediato dei lavori del nuovo casello autostradale della A4».

Il sindaco di Montecchio Maggiore, Gianfranco Trapula, si dice soddisfatto per le buone notizie che arrivano dalla capitale. Ma sottolinea: «A noi va il merito di aver sollevato il problema e alla Regione, al Governo, alla Superstrada Pedemontana Veneta e alla A4 di aver risposto in tempi celeri alle nostre preoccupazioni - dice -. Questo dimostra che la linea diretta e la collaborazione fra Comune, Provincia, Regione e Governo ha permesso che il problema venisse subito affrontato. Ringrazio per l'attenzione dimostrata e meritata verso il nostro territorio».

Fatto il primo, e forse più importante passo, ora il sindaco pensa ai prossimi passaggi ugualmente vitali.

«Noi di certo non abbassiamo la guardia - aggiunge -, perché comunque occorrerà



Il sindaco Trapula. TROGU

accelerare i tempi di realizzazione del casello per armonizzarli con quelli di apertura della Pedemontana. Attendiamo fiduciosi che a breve sia tutto definitivamente messo nero su bianco».

Trapula ha, infine, fissato un incontro in municipio gli enti regionali, provinciali, le categorie economiche e i sindaci del territorio in programma per il prossimo lunedì 1 luglio. «È per un aggiornamento sull'andamento della questione e decidere insieme come agire per mantenere alta l'attenzione su questi progetti che interessano la viabilità di tutto l'Ovest Vicentino», conclude. A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'attuale casello della A4 che sarà sostituito da quello nuovo. TROGU

INNOVI ASSESSORI. Andrea Viero: «Progettazione a lungo termine»

«Obiettivo: zero consumo di suolo e città sostenibile»

«Accordi pubblici-privati solo se realmente vantaggiosi per il Comune. Il piano Mar? È la partita più importante»

Enrico Saretta

La "visione" di Viero è una Bassano dove il consumo di suolo è il più vicino possibile allo zero e dove gli accordi pubblico-privato sono firmati soltanto se realmente vantaggiosi per il Comune.

Andrea Viero, con i suoi 39 anni, è il più giovane assessore della nuova Giunta comunale di Bassano. Ciò nonostante, a lui il sindaco Elena Pavan ha affidato la delicata delega all'urbanistica, in virtù anche della sua esperienza nel settore: l'assessore, infatti, è geometra.

La delega è una delle più delicate, perché Viero dovrà saper mediare tra le richieste dei cittadini e le necessità dettate dalle normative in tema di edificazione.

«Abbiamo una partita importantissima da giocare - afferma Viero - che riguarda la trasformazione del territorio. Dovremo dare risposte ai cittadini, ma nel pieno rispetto delle regole».

«Chi entrerà in questi uffici - sottolinea l'assessore - sappia che dovrà muoversi all'interno di una normativa ben definita».

In particolare, Viero intende perseguire una precisa linea guida.

«Gli accordi pubblico-privato andranno analizzati con attenzione - precisa -. Se avranno un vero interesse pubblico saranno approvati, altrimenti bisognerà necessariamente contenerli. Voglio assicurare che il mio assessorato

si porrà come garante per il territorio».

L'obiettivo dichiarato di Viero, del resto, è puntare «al consumo di suolo zero».

«Sul suolo bassanese ci sono immobili che vanno rigenerati - prosegue l'assessore - per cui percorreremo la strada della riqualificazione urbana, costruendo solo quando sarà necessario. Serve una città sostenibile, con un orizzonte a lungo termine che investa anche il piano della viabilità».

«Dobbiamo pensare a una progettazione che abbia un'ottica perlomeno decennale - sottolinea il neoassessore - e che si confronti con i Comuni limitrofi, in primis con tutta la Valbrenta».

Due i grandi temi che Viero si troverà ad affrontare sin da subito.

Il primo è costituito dall'annosa questione del piano Mar, con la strada parallela alla ferrovia destinata a liberare dal traffico tutta la zona, tra viale Venezia e Ca' Baroncello. La situazione con i privati proprietari dell'area è ancora in alto mare.

«Ad oggi, il Piano Mar è fermo - afferma l'assessore all'urbanistica -. Bisogna sbloccarlo al più presto perché è una delle partite più importanti per la viabilità cittadina».

Sempre in tema di viabilità, c'è un altro spauracchio a sud, quello del nuovo parco commerciale in programma in via Capitelvecchio, nell'area Pengo, sul quale pende

ancora il ricorso al Tar presentato dalla Confcommercio di Bassano.

«Il futuro di quell'area dipenderà ovviamente dalla sentenza del Tar - riferisce Viero - Intanto però voglio capire bene tutto l'iter che ha portato all'approvazione del progetto».

Nel suo lavoro, Viero sarà affiancato da una squadra, quella dell'ufficio urbanistica, che conosce già tempo.

«Ci sono molte persone valide, che andranno valorizzate - riferisce - Ho un'idea ben precisa dell'ufficio che voglio. Alcune cose vanno riassestate, attraverso una sistemazione dei gruppi di lavoro allo scopo di valorizzare tutti».

Il responsabile dell'urbanistica si dichiara aperto al dialogo con tutti, nonostante sia devoto alla causa della Lega.

«Sono rimasto nel partito anche quando era ai minimi storici - chiude Viero - Della Lega condivido in particolare le battaglie sul federalismo e l'autonomia e mi piace perché è il partito che mette in cima alla lista il rispetto delle regole, che devono essere valide per tutti, senza alcuna distinzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è

Andrea Viero, 39 anni, sposato e padre di due bambini, è un fedelissimo del neosindaco Elena Pavan ed è stato in prima linea per tutta la campagna elettorale, risultando tra i più votati con 332 preferenze. Oltre alla delega all'urbanistica, il sindaco gli ha affidato quelle all'edilizia privata, all'ambiente e al verde pubblico. Di professione geometra, attualmente lavora all'ufficio urbanistica del Comune di Romano come istruttore. È già stato consigliere in minoranza, sempre nella Lega, nell'ultimo scorcio dell'Amministrazione Cimatti. È attivo nel volontariato e nel comitato di quartiere Marchesane, dove risiede. È appassionato di tennis.





L'assessore all'urbanistica Andrea Viero, 39 anni



Viero: «Sul suolo bassanese ci sono immobili da rigenerare»

GRANDI OPERE

Commissario straordinario del Mose Brugnaro in pole

VITUCCI / APAG. 21

LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA

Commissario straordinario del Mose il sindaco Brugnaro in pole per la nomina

Decisione di Toninelli attesa per metà luglio. Il precedente di Genova, con il sindaco investito dei poteri per il ponte Morandi

Sul tavolo del ministro la rosa di nomi con Roberto Linetti e Nicola Dell'Acqua

Alberto Vitucci

Sindaco e commissario. Ripunta l'ipotesi di nominare il primo cittadino Luigi Brugnaro commissario straordinario del Mose, nell'ambito del decreto Sblocca cantieri. Nulla di ufficiale. Ma le quotazioni di Brugnaro, che è anche sindaco metropolitano, sono in aumento. Ne ha parlato con il presidente della Regione Luca Zaia, che non sarebbe contrario all'ipotesi.

Dal 2015 del resto è previsto il passaggio di poteri, uomini e mansioni, dal Magistrato alle Acque - oggi Provveditorato alle Opere pubbliche - alla Città metropolitana. La vigilanza in laguna e la competenza sulle acque. Ma anche il Mose. Grande opera da 6 miliardi di euro in affanno, piena di problemi e destinata a non rispettare il termine più volte annunciato di fine 2021 per la consegna e il collaudo. Adesso il Parlamento approvando il decreto Sblocca cantieri ha previsto di nominare un commissario per concludere i lavori. La procedura prevede che sia il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, a decidere in accordo con la Regione di Zaia. E sentiti gli altri enti interessati, a cominciare dai ministeri dell'Ambiente e dal Comune. Primo incontro sul tema, lo scorso weekend a Roma.

Della rosa su cui si discute fanno parte l'attuale Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, dirigente dello Stato con una buona esperienza in questo settore che andrà in pensione il 1 settembre prossimo. La Regione ha proposto anche Nicola Dell'Acqua, dirigente di palazzo Balbi e direttore dell'Arpav, l'Agenzia regionale per l'Ambiente del Veneto. In pista anche se con minori chances c'è l'ex responsabile dell'Ufficio Salvaguardia in laguna Fabio Riva, anch'egli funzionario del ministero delle Infrastrutture.

E infine Brugnaro. Voci consistenti lo danno in queste ore in *pole position*. Non ha un grande rapporto con il ministro pentastellato Toninelli. Ma esiste un precedente. Pochi mesi fa proprio Toninelli ha nominato commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi il sindaco di Genova Marco Bucci. Anch'egli estraneo ai riferimenti politici del ministro, essendo un candidato eletto dal centrodestra. Un modo per responsabilizzare le amministrazioni locali sulle grandi opere che investono il loro territorio.

Il caso di Venezia è ovviamente molto diverso. Perché la città ha sempre votato contro il Mose, l'ultima volta in Comitato con il sindaco Cacciari, nel 2006, ma lo Stato è andato avanti lo stesso. Con la coda di scandali, rubeorie, polemiche e ritardi.

Dal giugno del 2014, dopo gli arresti e lo scandalo del Mose, il Consorzio Venezia

Nuova è stato commissariato in base alla legge Anticorruzione. Due amministratori straordinari nominati dal prefetto di Roma su indicazione dell'Anac lo guidano ancora oggi: Giuseppe Fienngo e Francesco Ossola. Manterranno con ogni probabilità il loro ruolo, pur con poteri molto più limitati.

Ma a prendere la guida dei lavori del Mose dovrà essere il nuovo commissario. Se sarà Brugnaro, si potrà avvalere delle strutture dello Stato e della Città metropolitana.

Il primo problema da risolvere sarà quello dei guai tecnici. Il Mose ha ancora molti problemi irrisolti, come i buchi sulle tubazioni sott'acqua provocati dall'ossidazione, la corrosione di alcune parti delle cerniere (steli e tensionatori) che adesso andranno sostituite. L'incognita della manutenzione, con i suoi costi in origine sottovalutati nei progetti, poi lievitati fino a raggiungere una cifra di cento milioni di euro l'anno. Chi pagherà? È un altro dei nodi da sciogliere. La nomina del commissario è attesa entro metà luglio. —

BY NC ND AL GIUNTI DIRITTI RISERVATI



I COSTI

Sei miliardi di euro Cento milioni l'anno di manutenzione

Sei miliardi di spesa. Cento milioni di euro di manutenzione l'anno. Lievitano i costi della grande opera. I lavori sono giunti oltre il 90 per cento. Ma mancano le parti più delicate del sistema, come gli impianti per il sollevamento delle paratoie. E mancano soprattutto gli interventi per sistemare i tanti guai tecnici scoperti negli ultimi quattro anni.



L'ultima paratoia del Mose trasportata in laguna dal jack-up. Nelle foto piccole, a destra, il ministro Danilo Toninelli (quella in alto) e, sotto, il sindaco Luigi Brugnaro

La riunione ministeriale convocata da Toninelli individua una soluzione per garantire il raccordo a Montecchio Maggiore

“Sblocca casello” Pedemontana-autostrada Rfi cede all’A4 la costruzione del sottopasso

VERTICE ROMANO

Filippo Tosatto

Dal decreto sblocca-cantieri al vertice sblocca-casello. Non è stata una promessa da marinaio quella di Danilo Toninelli. Sabato, a margine dell'inaugurazione del rinnovato ponte sul Piave a Susegana, il ministro per le Infrastrutture aveva garantito un impegno immediato sul versante Pedemontana Veneta dove la costruzione del cruciale casello di Montecchio Maggiore, punto di raccordo fra la superstrada e l'A4, rischia la paralisi a causa dei ritardi “paralleli” accumulati da Rfi sulla linea Tav Verona-Vicenza; cantieri distinti ma “obbligati” a procedere in sincronia da una delibera del Cipe che prescrive loro «la realizzazione in contemporanea dei lavori dei manufatti di sottoattraversamento dell'autostrada in modo da non comportare maggiori oneri per l'opera pubblica». Decryptato dal lessico burocratico, il rischio segnalato dal governatore Luca Zaia e dai sindaci vicentini è che Pedemontana sia conclusa in tempi più rapidi rispetto ai lavori del nuovo casello-innesto: in tal caso, il passaggio dall'A4 alla nuova strada veloce a pedaggio richiederebbe l'utiliz-

zo della viabilità ordinaria, già gravata dai flussi di traffico e caratterizzata da ingorghi quotidiani, con effetti nefasti facilmente prevedibili.

L'INGHIPPO DEL CIPE

«È un inghippo, ma lo risolveremo», le parole dell'esponente di governo a 5 Stelle «lunedì ho convocato le parti, sono ottimista». In effetti, il tavolo romano riunito in mattinata al Mit ha già discusso e tracciato una rotta utile: «Dal confronto, la soluzione apparsa più conveniente è quella proposta dalla Regione del Veneto nella nota inviata la settimana scorsa al capo di gabinetto del ministro Toninelli», informa l'amministrazione di Palazzo Balbi, ovvero «Rete ferroviaria italiana stralci i lavori di sottopassaggio dall'appalto di Alta Capacità/Velocità e li affida alla società di gestione di A4, al fine di poterli realizzare congiuntamente al nuovo casello».

LA MANAGER PELLEGRINI

A sollecitare questa via d'uscita, illustrandone modalità e vantaggi, è stata l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, a capo della Struttura di progetto che coordina i lavori del tracciato: «Tutti gli apparati tecnici coinvolti si sono dimostrati fattivi e disponibili, ora sono allo studio degli enti le procedure da adottare e la convenzione da sotto-

scrivere», il commento della manager «entro questa settimana, dopo il vaglio delle avocature, verrà sciolta ogni riserva, anche sul piano amministrativo, e si potrà finalmente redigere e sottoscrivere il cronoprogramma dei lavori». Determinanti, dopo i dissensi a riguardo, la convergenza manifestata oggi dai rappresentanti di Rete ferroviaria e del concessionario autostradale.

LE DENUNCE DI ZANONI

Ieri, peraltro, l'eco di Pedemontana Veneta è rimbalzato dal Mit alla Camera, ma per ragioni del tutto diverse. Un'interrogazione dem al premier Conte ha dato voce alla campagna intrapresa dal consigliere regionale Andrea Zanoni (Pd) contro la strage incessante di uccelli migratori che si schiantano sulle barriere di vetro fonnoassorbenti collocate lungo il nastro d'asfalto: «Viste inutili le segnalazioni al governatore Zaia e al concessionario dell'opera, ho presentato due denunce penali alla magistratura trevigiana ed una terza alla Procura di Vicenza che, attraverso il pm Alessandra Block, ha aperto un fascicolo per i reati di uccisione di fauna selvatica protetta e uccisione di animali da parte di quella che si può definire la Pedemontana assassina». —

BY NND AL CUNDIRITRISERVATI





Anche il singolo condòmino può far bloccare un appalto

LEGITTIMITÀ AD AGIRE

In condominio i lavori sono spesso al confine tra parti comuni e private

Vigilare sull'esecuzione del contratto non spetta solo all'amministratore

Giulio Benedetti

L'amministratore non ha l'esclusiva sull'appalto del condominio: anche il singolo condòmino, nel suo interesse, può chiedere la risoluzione del contratto d'appalto. Lo afferma la Cassazione con l'ordinanza 12803/2019.

Il contratto di appalto all'interno del condominio presenta delle particolarità, al confine tra le parti comuni e quelle private, e necessariamente le diverse discipline giuridiche interferiscono tra loro, in quanto la caratteristica giuridica del proprietario è inscindibilmente connessa con quella di condòmino. Basti pensare alla realizzazione di un ponteggio per rifare la facciata del condominio: per erigerlo è necessario avere a che fare con le parti private, quanto meno per ancorarvi i giunti di aggancio.

Collaborazione con i condòmini

Per evitare la decadenza di sessanta giorni per denunciare i vizi e le difformità dell'opera (articolo 1667 del Codice civile) l'amministratore non può rinunciare alla collaborazione dei condòmini. Inoltre, la gestione della sicurezza del contratto di appalto nei cantieri temporanei e mobili, (articolo

90 del Dlgs 81/2008), obbliga l'amministratore a fare accedere alle parti comuni imprese qualificate iscritte alla Camera di commercio, dotate di Durc e di cui l'amministratore ha verificato l'idoneità tecnica e professionale.

Se l'amministratore non adempie a tutti questi complessi precetti, non soltanto risponde della contravvenzione prevista dagli articoli 90 e 157 del Dlgs 81/2008 o, in caso di incidente mortale del lavoratore, per del reato di cui all'articolo 589 del Codice penale, ma anche civilmente, per l'articolo 2049 del Codice civile, in quanto ha incaricato dei lavori una persona tecnicamente incapace.

In tale contesto i condòmini non sono assenti e ben possono intervenire, senza la necessità di convocare l'assemblea condominiale, per risolvere il contratto di appalto la cui esecuzione, condotta non secondo la regola dell'arte, li danneggia. È questo il caso trattato dalla Cassazione con l'ordinanza 12803/2019, che ha rigettato il ricorso di un'impresa aggiudicataria di un contratto di appalto condominiale contro una sentenza del Tribunale che aveva dichiarato la risoluzione del contratto di appalto e lo aveva condannato a risarcire i danni ai condòmini.

Lavori inadeguati

In particolare i condòmini, proprietari di unità immobiliari all'interno di un condominio, avevano convenuto in giudizio l'appaltatore, chiedendo la risoluzione dal contratto di appalto stipulato con il condominio, per l'inidoneità dell'opera realizzata dall'impresa e costituita nella sostituzione

ne della pavimentazione delle terrazze del fabbricato o, in via subordinata, il suo rifacimento a regola d'arte e il risarcimento del danno. La Corte d'Appello riformava la sentenza di condanna del Tribunale, disattendeva la domanda di risoluzione del contratto e condannava l'appaltatore al rifacimento della pavimentazione delle terrazze, mentre rigettava la domanda di risarcimento del danno non ritenendolo provato.

Ma l'impresa ricorreva in Cassazione affermando che i condòmini non avrebbero potuto fargli causa, in quanto avevano avanzato le loro domande non già spendendola loro qualità di condòmini, bensì quella di proprietari delle terrazze su cui i lavori erano stati eseguiti.

La Corte di Cassazione riconosce invece la legittimazione ad agire in capo ai condòmini, poiché la separazione tra le due qualità (proprietari e condòmini), richiesta dall'impresa, appare velleitaria in quanto la qualità di condòmino è inscindibilmente legata a quella di titolare di proprietario esclusivo di parte dell'edificio. In definitiva, quindi, si può affermare che la vigilanza sull'esecuzione del contratto di appalto non è soltanto compito dell'amministratore ma anche dei condòmini che sono dotati di uguale potere di intervento giuridico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PARTERRE

Inso (Condotte) vince una maxi commessa

Sarà un ospedale all'avanguardia, moderno e altamente tecnologico, in grado di resistere ad un uragano di categoria 5: l'Istituto sanitario St. Maarten Medical Center ha dato il via libera ai lavori per la costruzione del nuovo ospedale caraibico che verrà realizzato dalla società INSO. L'offerta presentata dalla controllata del Gruppo Condotte, è risultata la migliore, prevalendo su quelle degli altri tre competitors in gara. Il valore economico dell'appalto ammonta a circa 108 milioni di dollari, di cui 61 milioni destinati alla fase di progettazione e ai lavori di costruzione e i restanti 47 milioni per le successive fasi di gestione e rinnovi. Il progetto prevede la realizzazione dell'intero complesso ospedaliero di Sint Maarten che sarà costruito nella stessa posizione del nosocomio esistente a Cay Hill, Philipsburg. Verranno realizzati un edificio principale composto di 4 piani fuori terra e un'ala aggiuntiva di tre piani. Complessivamente i nuovi posti letto a disposizione dell'ospedale saranno circa 110. I lavori inizieranno a stretto giro per concludersi entro il 2022. (R.Fi.)



LA CRISI DEL SETTORE DELLE COSTRUZIONI**Mossa in tribunale dei Trevisan
La famiglia cerca di conservare Trevi**

Nuovi problemi per le costruzioni italiane, dopo la crisi di Astaldi. Stavolta tocca al gruppo Trevi. A Cesena Trevi Holding (famiglia Trevisani) ha ottenuto dal tribunale l'autorizzazione a convocare l'assemblea di Trevifin (la controllata Trevi Finanziaria Industriale) per la revoca degli amministratori. Secondo la famiglia, che appoggia comunque il piano di rafforzamento dell'azienda, l'attuale consiglio avrebbe generato un «deficit di legittimità» nella manovra finanziaria e nel correlato aumento di capitale «connessi all'operazione di rafforzamento patrimoniale e alla ristrutturazione del debito del gruppo», che supera i 700 milioni. La holding in procedura concorsuale non è in grado di indebitarsi per l'aumento per non essere estromessa dall'azienda, di cui possiede il 32,7%. Cdp (16,85%) e Polaris (10%) sono pronte a un aumento di capitale da 130 milioni, forti di un accordo con le banche creditrici per convertire il debito in azioni con un rapporto di 4,5 a 1 fino a 310 milioni. La famiglia però chiede il riconoscimento di un valore del capitale esistente, mettendo sul piatto anche una modifica della conversione tra debito e capitale «in favore del ceto bancario», indisponibile però a rinegoziare il piano. Da qui la minaccia di chiedere le dimissioni anche in assenza di una «giusta causa».



PARK CANTARANE

Un summit tra la ditta e gli uffici comunali

La partenza del maxi cantiere che trasformerà la spianata Cantarane in un park multipiano verrà decisa nel corso di un summit che verrà convocato a breve a Ca' Sugana. Vi parteciperanno l'ufficio mobilità, l'ufficio lavori pubblici e Parcheggio Italia.

Ad annunciare il vertice è l'assessore ai lavori pubblici Sandro Zampese che però ancora non fissa una data dovendo coordinare più partecipanti. Di certo servirà proprio questo: coordinazione, soprattutto in fase di intervento. Perché il cantiere del Cantarane Park andrà a intersecarsi con il cantiere dell'ex Provincia e un domani anche con il cantiere del museo Bailo che Ca' Sugana conta di veder partire per l'autunno.

Tante, forse troppe gru in contemporanea nell'arco di 100 metri in linea d'aria. Un affollamento che

sta destando qualche preoccupazione a Ca' Sugana nonostante le rassicurazioni dell'assessore ai lavori pubblici: «Confido che l'ufficio mobilità e la polizia locale riusciranno a pianificare e gestire al meglio i cantieri nella tutela dei residenti e dei tanti studenti che accedono all'area», densissima di istituti superiori.

Il cronoprogramma andrà deciso con cura. E proprio per lasciarsi la massima libertà l'amministrazione ha deciso di non rinnovare il contratto di gestione del parcheggio a pagamento Cantarane, scaduto il 31 maggio, lasciando l'area a sosta libera pur di poterla chiudere quando le comoda. L'ha fatto pare anche all'insaputa di Parcheggio Italia che dal canto suo fremente per iniziare il cantiere. Che serva ancora prendere un po' di tempo? —

F.D.W.



Ex Provincia, via ai lavori Il primo cantiere è per la gru

Ieri l'ingresso degli operai e la preparazione dell'area per consolidare il terreno. Massima accortezza per evitare altri cedimenti, dopo il crollo di 11 anni fa

Il clou dell'intervento inizierà a luglio. Sono previsti 50 appartamenti con attici di lusso e un piano interrato

Dopo dieci anni di attesa e a ben due anni dopo la demolizione, ieri è iniziato il cantiere all'ex provincia di Treviso in via Cesare Battisti dove sorgerà un immobile con 50 appartamenti. I primi operai sono entrati in azione nell'area adiacente la zona dove sorgeva lo stabile per preparare il terreno all'installazione della grande gru che guiderà l'intervento. Di fatto sarà un cantiere nel cantiere, perché si vuole scongiurare ogni rischio. Poco distante da lì 11 anni fa, ci fu il famoso crollo della gru che precipitò sul tetto della ex Provincia.

LA PARTENZA LENTA

I tempi annunciati a metà maggio dalla committenza – il fondo Numeria – all'indomani dell'affidamento dei lavori alla Lovisotto Costruzioni sono stati rispettati. Ma chi si aspettava di vedere già oggi il fermento di mezzi pesanti e gru dovrà aspettare ancora qualche giorno. Gli operai sono entrati in azione nell'area della futura edificazione per preparare il terreno a quello che di fatto è «un can-

tiere nel cantiere», come lo definisce l'impresa edile: la costruzione della gru. «Opereremo con la massima cautela per garantire la solidità assoluta della struttura» spiegano dalla Lovisotto che prevede di costruire un basamento ad hoc «per evitare si ripetano problemi del passato». Quali? Basta puntare gli occhi una trentina di metri più avanti e ricordare una notte del 2007 quando la gru impegnata nel restauro del palazzo che oggi ospita M1ka crollò sul tetto della Provincia. I pensieri vanno all'acqua di falda (a due passi l'area «Cantarane», il cui nome non è casuale) e al terreno stesso, considerato non buon «tenitore».

LA FASE CLOU

Per terminare questa prima fase propedeutica al cantiere, e che servirà anche a dirimere le non facili questioni relative all'occupazione di suolo pubblico, servirà una ventina di giorni. Durante questi verranno posizionati mezzi e spostate recinzioni, verrà organizzato l'approvvigionamento elettrico e la logistica. Da metà luglio la Lovisotto prevede di dare il via alle opere di scavo per la realizzazione della fondamenta e delle casse di contenimento delle acque sotterranee che dureranno (e costeran-

no) un bel po'. Il progetto Costa-Contini prevede un piano interrato di parcheggi rispetto ai due inizialmente previsti, e non è stata una scelta casuale (...«Cantarane»). Il «grosso» dei lavori quindi partirà con l'estate piena.

IL PROGETTO

Del vecchio palazzo raso al suolo verranno riproposti il colonnato, la forma a spigolo, la meridiana sulla facciata d'angolo. Tutto il resto, compresa l'altezza, cambierà. L'edificio crescerà di due piani, ma non regolarmente: sul retro si allineerà infatti con l'altezza dei palazzi che sorgono lungo via San Liberale alzandosi di due livelli; davanti salirà solo di una quota raggiungendo l'altezza dell'ex Inail, ora hotel-B&B. In cima si allargheranno due piani di attici, con terrazze ampie e balconate a vetri, sotto si svilupperanno quattro piani di appartamenti di varia metratura, a sovrastare il pianterreno diviso tra park e una piccola porzione direzionale, e l'interrato dedicato all'autorimessa. In tutto oltre 50 appartamenti che daranno spazio al lusso nei piani più alti, e guarderanno alle necessità delle famiglie e di una nuova residenzialità in centro in tutto il resto della struttura. —

Federico de Wolanski





SANDRO ZAMPESE ASSESSORE
AI LAVORI PUBBLICI DOVRÀ PRESTO
GESTIRE VARI CANTIERI NELL'AREA



L'area di viale Battisti dove sorgeva l'ex Provincia, la simulazione del progetto di recupero e, in basso a destra, i primi mezzi della Lovisotto ieri nell'area dei lavori

CAMION PERDE IL CARICO

Incidente sul nuovo ponte Code sulla Pontebbana

SUSEGANA. È stato uno sfortunato debutto, nella prima mattinata lavorativa, quello del nuovo Ponte della Priula. All'alba, verso le 6, un trasporto eccezionale ha perso il carico di cemento all'altezza dello svincolo sulla corsia Nervesa. È stato il caos viabilità per oltre due ore, fino a dopo le 8, in un orario in cui i pendolaristi recavano all' lavoro. Lunghe code si sono formate per chilometri sino a Susegana, con conseguenti disagi per automobilisti e auto-transportatori. Il mezzo pesante nell'affrontare la curva verso sinistra ha perso uno degli elementi di cemento, pesante tonnellate, che si è sgretolato. La fortuna è che in quel momento non transitavano altri veicoli e non si sono registrati feriti. Il tir è rimasto bloccato nella corsia di svolta in direzione Nervesa ed è stato necessario l'intervento di un carro attrezzi gru per trasferire i pezzi su un altro autoarticolato. Oltre ai carabinieri sono intervenuti gli addetti di Anas. Il primo giorno di completa apertura così è stato subito di passione, a causa di un incidente fortuito.

Una piccola polemica invece si è creata sui social per un sacco colmo di immondizie abbandonato sulla ciclabile. C'è chi già urlava ai primi vandali del nuovo ponte, il sindaco Vincenzo Scarpa ha chiarito che si trattava di una "fake news". «Nello smontare velocemente il palco per aprire il ponte» ha spiegato il primo cittadino di Susegana «hanno dimenticato un sacco con bottigliette d'acqua portate per tutti noi, visto il grande caldo. Le stanno portando via». Domenica, 48 ore dopo l'inaugurazione, il sacco di rifiuti è stato rimosso. —

Diego Bortolotto



L'incidente di ieri mattina sul nuovo ponte del Priula

